

ANA CAROLINA MARTINS GAVRILOFF

**INSTRUMENTOS DE GESTÃO URBANA E A EVOLUÇÃO DA OCUPAÇÃO EM
CURITIBA: O CASO DA OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA LINHA VERDE**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, curso de Mestrado, Setor de Ciências da Terra da Universidade Federal do Paraná, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Nilson Cesar Fraga

**CURITIBA
2013**

G283i

Gavriloff, Ana Carolina Martins

Instrumentos de gestão urbana e a evolução da ocupação em Curitiba : o caso da operação urbana consorciada Linha Verde / Ana Carolina Martins Gavriloff. – Curitiba, 2013.

133f. : il. [algumas color.] ; 30 cm.

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal do Paraná, Setor de Ciências da Terra, Programa de Pós-graduação em Geografia, 2013.

Orientador: Nilson Cesar Fraga.

Bibliografia: p. 111-115.

1. Gestão Urbana. 2. Cidades - Ocupação. 3. Desenvolvimento Urbano. I. Universidade Federal do Paraná. II. Fraga, Nilson Cesar. III. Título.

CDD: 354.2793098162



PARECER

Os membros da Banca Examinadora designada pelo Colegiado do Programa de Pós-Graduação em Geografia reuniram-se para a arquivagem da Dissertação de Mestrado, apresentada pelo (a) candidato (a) **ANA CAROLINA MARTINS GAVRILOFF** intitulada '**INSTRUMENTO DE GESTÃO URBANA E A EVOLUÇÃO DA OCUPAÇÃO EM CURITIBA: O CASO DA OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA LINHA VERDE**', para obtenção do grau de Mestre em Geografia, do Setor de Ciências da Terra, da Universidade Federal do Paraná Área de Concentração Espaço, Sociedade e Ambiente, Linha de Pesquisa Produção e Transformação do Espaço Urbano e Regional.


Após haver analisado o referido trabalho e arquivado o (a) candidato (a), são de parecer pela Aprovada da Dissertação.

Curitiba, 16 de maio de 2013.

Nome e Assinatura da Banca Examinadora:



Prof. Dr. Nilson Cesar Fraga - Orientador



Profa. Dra. Margarida de Cássia Campos - UEL



Prof. Dr. Acilar Antonio Cigolini - UFPR

Agradecimentos

À minha família: Prof.^a Dr.^a Marizilda Martins, mãe, amiga e exemplo, Igor Gavriloff e Sérgio Gevaerd, pela convivência prazerosa no dia-a-dia e compreensão como mestres em suas áreas de conhecimento.

Ao Dario Corrêa Durce, pelo carinho e cumplicidade, ao compartilhar todos os momentos deste processo.

Ao prof. Dr. Nilson Cesar Fraga, instigante ao despertar a busca diária pelo conhecimento, pelo auxílio na orientação dos estudos.

Às arquitetas urbanistas Rosangela Biaobock, Ana Paula Santos e Andressa Smaniotto, sócias e amigas, por todo apoio e entendimento da importância dos estudos, um processo contínuo e de persistência.

Ao Prof. Dr. Francisco Mendonça, Prof. Dr. Luiz Lopes Diniz Filho e à Prof.^a Dr.^a Gislene Pereira, por ministrarem disciplinas de extrema importância para entendimento da geografia e do urbanismo.

Ao Luiz Carlos Zem, ciente dos assuntos da secretaria, por esclarecer e ajudar sempre.

À Sr.^a Bernadete, do INPESPAR, pela disponibilização de dados fundamentais à pesquisa.

Aos colegas de estudos e trabalhos das disciplinas, por dividirem seu conhecimento nessa busca em conjunto pelo saber.

E às arquitetas Roberta Rigoni Propst, Juliana Zanotto, Mariana Bonadio, Ellen Gonzalez e Monize Carrara, pela compreensão das ausências, ajudas incalculáveis e amizade incondicional.

RESUMO

O presente estudo busca entender de que maneira os instrumentos de gestão urbana podem influenciar na produção espacial e alterar a ocupação da cidade, através do estudo de caso da Operação Urbana Consorciada da Linha Verde. Antiga BR-116, atual eixo viário urbano em Curitiba, capital do Paraná, analisa-se a respectiva valorização da terra nos bairros atingidos pelo projeto, com a discussão da aplicação da lei federal Estatuto da Cidade e das leis municipais de desenvolvimento urbano, como o Zoneamento Urbano, e quais os efeitos e consequências destas sobre o custo da terra. O método da pesquisa se dá através da comparação de dados de preço de terrenos ofertados para venda em Curitiba tabulados em mapas temáticos com a delimitação da Linha Verde em 2000, início da nova Lei de Zoneamento do Município; em 2004, quando foi revisado o Plano Diretor para se adequar ao Estatuto das Cidades; em 2008, ano de início das principais obras de reestruturação viária da Linha Verde; e em 2012. A análise considera a lógica dos agentes atuantes no mercado imobiliário: o Estado, os proprietários fundiários e os promotores imobiliários, e a população, que vivencia os resultados espaciais. Constata-se o aumento do preço dos terrenos nos bairros ao longo do eixo, verificando-se que o instrumento é efetivo como forma de induzir a valorização da terra, ao proporcionar infraestrutura e equipamentos para um local sem interesse para a lógica do mercado imobiliário.

Palavras-chave: Instrumentos de Gestão Urbana. Operação Urbana Linha Verde. Curitiba. Valorização Imobiliária.

ABSTRACT

This study aims to understand in which way the urban management tools might affect the space production and change the occupation of urban areas, through the case study of the Joint Urban Operation Linha Verde ("Green Line"), formerly Highway BR-116, an important road axis in Curitiba, capital of Paraná, Brazil, and the increase of land value in vicinity areas of the plan. For this analysis, the focus fell upon the implementations of urban development laws, the federal law of the Estatuto da Cidade, and which are the effects and consequences of urban zoning on land costs. The research was developed comparing the market value of land in Curitiba, shown in thematic maps along Linha Verde boundaries in 2000, implementation date of new Zoning Law, in 2004, when the City Master Plan was revised to embrace Estatuto da Cidade Law, in 2008, year of major road restructuration works and also in 2012. The analysis considers the main players on the property market: State, landowners and real state agents, and citizens who experience the city space. It was possible to confirm an increase in land prices in the neighborhoods along the axis, verifying that the instrument is effective to induce the increase of land value, deploying infrastructure and urban facilities in previously unattractive spaces to the real estate market.

Key words: Management Tools. Urban Operation Linha Verde. Curitiba. Real Estate Valorization.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

FIGURA 1 – PLANO DE EXPANSÃO DE BARCELONA	25
FIGURA 2 – QUARTEIRÕES DE BARCELONA.....	26
FIGURA 3 – AVENIDA CHAMPS-ÉLYSÉES - PARIS EM 2011	26
FIGURA 4 – PLANTA DA CIDADE DE CHANDIGARH	27
FIGURA 5 – PLANO PILOTO DE BRASÍLIA.....	27
FIGURA 6 – OUTORGA ONEROSA DO DIREITO DE CONSTRUIR.....	40
FIGURA 7 – RESUMO DA MOVIMENTAÇÃO DE CEPACS OUC FARIA LIMA	45
FIGURA 8 – RESUMO DA DISTRIBUIÇÃO DE CEPACS OUC FARIA LIMA	45
FIGURA 9 – MAPA ILUSTRATIVO DE CURITIBA EM MEADOS DE 1800.....	48
FIGURA 10 - OCUPAÇÃO E VIAS DE LIGAÇÃO EM CURITIBA E MUNICÍPIOS LIMÍTROFES EM 1906	49
FIGURA 11 – MAPA CONFIGURAÇÃO RADIOCÊNTRICA PLANO AGACHE 1943	50
FIGURA 12 – MAPA DE ZONEAMENTO DO PLANO URBANÍSTICO PRELIMINAR DE 1965	55
FIGURA 13 – MAPA DE ZONEAMENTO DE 1975.....	58
FIGURA 14 – MAPA ZONEAMENTO 2000.....	61
FIGURA 15 – ANEXO 05 DO PLANO DIRETOR DE CURITIBA: OPERAÇÕES URBANAS CONSORCIADAS.....	62
FIGURA 16 – MAPA DA EVOLUÇÃO DA OCUPAÇÃO RMC	63
FIGURA 17 – RODOVIA BR-116 NA DÉCADA DE 60 NO BAIRRO TARUMÃ	64
FIGURA 18 – TRECHO URBANO BR-116 EM 2000	66
FIGURA 19 – TABELA DE ACA E ESTIMATIVA DO NÚMERO DE CEPACS DA LINHA VERDE	67
FIGURA 20 – ÁREA DA OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA LINHA VERDE E AS ZONAS E SETORES DE USO.....	70
FIGURA 21 – SETOR NORTE DA LINHA VERDE – POLOS 1, 2, 3 E 4.....	71
FIGURA 22 - SETOR CENTRAL DA LINHA VERDE – POLOS 5,6 E 7	72

FIGURA 23 - SETOR SUL DA LINHA VERDE – POLOS 8,9,10,11 E 12	73
FIGURA 24 – PARTICIPAÇÃO NAS CLASSES E RENDA DOMICILIAR PER CAPITA EM CURITIBA	82
FIGURA 25 – DENSIDADE MÁXIMA PREVISTA PELA LEI DE ZONEAMENTO.....	84
FIGURA 26 – GRÁFICO DA VARIAÇÃO DOS PREÇOS DOS IMÓVEIS EM CURITIBA ENTRE 2003 E 2011	85
FIGURA 27 – OS 10 BAIRROS MAIS POPULOSOS CURITIBA ENTRE 2000 – 2010 COM DELIMITAÇÃO DOS EIXOS ESTRUTURAIS.....	86
FIGURA 28 –LOCALIZAÇÃO FOTOS DO SETOR NORTE	88
FIGURA 29 – LOCALIZAÇÃO FOTOS DO SETOR CENTRAL	94
FIGURA 30 – LOCALIZAÇÃO FOTOS DO SETOR SUL.....	100
MAPA 1 – PREÇO DOS TERRENOS OFERTADOS EM CURITIBA EM 2000	75
MAPA 2 - PREÇO DOS TERRENOS OFERTADOS EM CURITIBA EM 2004	76
MAPA 3 - PREÇO DOS TERRENOS OFERTADOS EM CURITIBA EM 2008	77
MAPA 4 - PREÇO DOS TERRENOS OFERTADOS EM CURITIBA EM 2012	78
FOTO 1 – TREVO DO ATUBA – VERTICALIZAÇÃO EIXO.....	89
FOTO 2 – POLO SETOR NORTE – VIADUTOS E EDIFICAÇÕES HORIZONTAIS	89
FOTO 3 – TERRENOS VAZIOS	90
FOTO 4 – CONJUNTO SOLAR - BAIRRO UNIFAMILIAR HORIZONTAL.....	90
FOTO 5 – GRANDES TERRENOS DESOCUPADOS.....	91
FOTO 6 – VIA SEM ALTERAÇÕES.....	91
FOTO 7 – USOS VOLTADOS PARA BR E EDIFICAÇÕES VERTICAIS.....	92
FOTO 8 – PREDOMÍNIO DE GRANDES TERRENOS.....	92
FOTO 9 – POLO AV. VICTOR FERREIRA DO AMARAL – ANTIGO VIADUTO.....	95
FOTO 10 – ZONA DESPORTIVA	95
FOTO 11 – INTERSECÇÃO DA VIA COM ESTRUTURAL LESTE-OESTE	96

FOTO 12 – LIMITE OBRAS	FOTO 13 – VERTICALIZAÇÃO	96
FOTO 14 – VERTICALIZAÇÃO E USOS ANTIGOS		97
FOTO 15 – VERTICALIZAÇÃO.....		97
FOTO 16 – USOS COMERCIAIS EM GRANDES TERRENOS.....		98
FOTO 17 – TERRENOS SUBUTILIZADOS		98
FOTO 18 – INTERSECÇÃO AV. PRES. WENCESLAU BRAZ		99
FOTO 19 – USOS COMERCIAIS VAREJISTA		101
FOTO 20 – OBRAS VIÁRIAS CONCLUÍDAS		102
FOTO 21 – VERTICALIZAÇÃO.....		102
FOTO 22 – VERTICALIZAÇÃO.....		103
FOTO 23 – ESTAÇÃO TRANSPORTE PÚBLICO – POLO BAIRRO XAXIM.....		103
FOTO 24 – BAIRROS POPULARES		104
FOTO 25 – USOS DE APOIO À ANTIGA RODOVIA.....		104
FOTO 26 – TERRENOS SUBUTILIZADOS		105
FOTO 27 – VERTICALIZAÇÃO.....		105
FOTO 28 – VERTICALIZAÇÃO.....		106
FOTO 29 – EDIFICAÇÕES SUBUTILIZADAS		106
FOTO 30 – INTERSECÇÃO ESTRUTURAL NORTE-SUL		107
FOTO 31 – BAIRROS EDIFICAÇÕES POPULARES		107
FOTO 32 – FINAL DO PROJETO DE IMPLANTAÇÃO DA LINHA VERDE.....		108
GRÁFICO 1 – CRESCIMENTO POPULACIONAL EM CURITIBA E RMC ENTRE 1750 E 2010		52
GRÁFICO 2 – VARIAÇÃO DOS PREÇOS DA OFERTA DE IMÓVEIS EM CURITIBA		82
TABELA 1– PREÇO MÉDIO (R\$/M ²) DE TERRENO OFERTADOS PARA VENDA POR BAIRRO DA LINHA VERDE ENTRE 2000 E 2012.....		81

LISTA DE SIGLAS

Ademi-PR	- Associação dos Dirigentes do Mercado Imobiliário do Paraná
CEASA	- Centro de Abastecimento do Paraná S.A.
CEPACs	- Certificadas de Potencial Adicional de Construção
CIAM	- Congresso Internacional de Arquitetura Moderna
CIC	- Cidade Industrial de Curitiba
CODEPAR	- Companhia de Desenvolvimento Econômico do Paraná
COMEC	- Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba
DNER	- Departamento Nacional de Estradas de Rodagem
FIPE	- Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas
IBGE	- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
INPESPAR	- Instituto Paranaense de Pesquisa e Desenvolvimento do Mercado Imobiliário e Condominial
IPPUC	- Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba
IPTU	- Imposto Predial Territorial Urbano
NUC	- Núcleo Urbano de Central
OUC-LV	- Operação Urbana Consorciada – Linha Verde
RMC	- Região Metropolitana de Curitiba
SAGMAC	- Sociedade para Aplicação dos Gráficos da Mecanografia à Análise
SECOVI-PR	- Sindicato de Habitação e Condomínios do Paraná
SELIC	- Sistema Especial de Liquidação e Custódia
TRE	- Tribunal Regional Eleitoral
UFPR	- Universidade Federal do Paraná
URBS	- Companhia de Urbanização e Saneamento de Curitiba
USP	- Universidade de São Paulo

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	10
2	CONCEITOS URBANÍSTICOS E ESPACIAIS.....	16
2.1	O ESPAÇO GEOGRÁFICO.....	16
2.2	A CIDADE.....	19
2.2.1	O Processo de Urbanização.....	20
2.2.2	Modernismo.....	23
2.3	AGENTES SOCIAIS E SETOR IMOBILIÁRIO.....	30
2.4	PLANEJAMENTO URBANO.....	34
2.4.1	Planos Diretores e o Estatuto da Cidade.....	37
2.4.2	Instrumentos de Gestão Urbana: Operação Urbana Consorciada	39
3	TRANSFORMAÇÕES URBANÍSTICAS EM CURITIBA.....	47
4	A OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA LINHA VERDE.....	63
5	CONSIDERAÇÕES	109
	REFERÊNCIAS.....	112
	ANEXOS	117

1 INTRODUÇÃO

Este trabalho estuda a evolução da ocupação em Curitiba através da discussão dos instrumentos de gestão urbana como indutores da valorização da terra, com o estudo de caso da Operação Urbana Consorciada Linha Verde, antiga Rodovia Federal BR-116. Eixo de ligação norte-sul, caracterizou-se como barreira ao desenvolvimento urbano a leste da cidade desde sua implantação. O novo projeto urbanístico para o local, elaborado pela prefeitura, conceituou o eixo como uma ligação metropolitana, que teria como objetivo conectar os municípios adjacentes à capital, além de gerar novos vetores de expansão de crescimento.

O estudo tem como objetivo principal entender quais foram os efeitos do instrumento Operação Urbana Consorciada no custo da terra dos bairros atingidos pelo projeto da Linha Verde em Curitiba, e compreender de que forma estes instrumentos de gestão urbana podem influenciar na produção espacial e alterar a ocupação da cidade. Para isso, discutiu-se a aplicação de leis municipais de desenvolvimento urbano, de acordo com a Lei Federal n.º 10.257 de 2001, o Estatuto da Cidade. Com isso, pretende-se analisar quais os efeitos e consequências do Zoneamento Urbano na valorização do custo da terra no perímetro da Linha Verde, local com perfil originalmente rodoviário, com serviços e comércio voltados aos transportes, atualmente em transformação.

O recorte espacial deste estudo são os bairros atingidos pelo perímetro da Linha Verde, em Curitiba, capital do Estado do Paraná. A cidade integra a região metropolitana (RMC), com mais 26 municípios, alguns já conurbados, outros de conexões remotas com a capital. A RMC possui área aproximada de 15,5 mil km², onde, em 4% da área considerada urbana (ocupados pelas cidades) concentra 91,17% da população. Desde a sua criação na década de 70, a região sofreu um acelerado crescimento, multiplicando mais de quatro vezes o número de habitantes, passando inicialmente de 907.391 hab. para 2.768.394 hab. nos anos 2000 (COMEC, 2010, p. 1), chegando à 3.168.980 hab. em 2010 (IBGE, 2010), gerando consequências negativas nas cidades, principalmente pelo despreparo em receber e abrigar novos moradores.

Podemos entender brevemente a lógica e apropriação do espaço urbano em Curitiba com as primeiras aglomerações no seu entorno, ocupação inicialmente

impulsionada pela vinda de imigrantes que consolidaram a cidade de Curitiba como um centro regional, e uma posterior expansão acompanhando o desenvolvimento econômico.

No século XX, com a intenção de integração do território nacional, iniciou-se a criação de uma rede urbana de fato, vinculada à industrialização. Em Curitiba no ano de 1943, época de crescimento urbano ainda lento, elabora-se o primeiro Plano Urbanístico, de Alfred Agache, que previa a abertura de largas vias no tecido da cidade, além de um anel viário periférico. Já na década de 60 foi elaborado o Plano Preliminar Urbanístico de Curitiba, que pretendia o desenvolvimento linear da cidade em vias estruturais (Norte e Sul), com o objetivo de orientar a expansão do crescimento na direção nordeste-sudeste. Nos anos 70, ocorre a diversificação e modernização da agropecuária no Estado do Paraná, além da introdução de ramos industriais, que foram acompanhados pelo crescimento populacional. Este crescimento se dá por vetores ao norte e ao leste de Curitiba, e para controlar o aumento populacional do núcleo urbano utilizaram-se leis como o Zoneamento e Uso e Ocupação do Solo. Ainda nesta década, foram criados dois órgãos de planejamento para atuarem em diferentes escalas: o Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC) e a Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba (COMEC). É quando se elabora o primeiro Plano de Desenvolvimento Integrado da RMC.

Atualmente, constatou-se que a região apresenta uma configuração espacial com municípios conurbados, denominada Núcleo Urbano Central (NUC) e áreas urbanas isoladas em extensas áreas rurais. Os municípios do NUC concentram 97,73% de toda população urbana, sendo, portanto, uma área de alta complexidade com rápidas transformações, o que ocasiona impactos negativos ao meio ambiente (COMEC, 2010, p. 1).

Foi possível verificar que Curitiba iniciou seu planejamento e gestão do território antes das demais cidades vizinhas, implantando diretrizes que acompanharam a indução do crescimento, ao invés de apenas tentar somente solucionar problemas consolidados de uma ocupação desordenada. Porém, este adiantamento ocasionou disparidades sociais e econômicas entre os demais municípios, produto de configurações e transformações territoriais distintas.

O planejamento teria estabelecido entre suas preocupações o embelezamento da cidade e o combate a problemas ambientais de uma forma mais

expressiva do que em avanços no combate à pobreza ou à segregação sócio espacial, ao se constatar que no fim da década de 90, no município núcleo, apenas 60% da ocupação possuía rede de coleta de esgoto, 6% dos domicílios estariam localizados em favelas, e em toda metrópole as áreas de ocupação ilegal abrangeriam 8% dos domicílios (SOUZA, 1999, p. 132). Destacam-se alguns pontos positivos, como a questão do transporte urbano, de projeção internacional, além da capacidade de inovação através de processos de urbanização de favelas pelo Fundo Municipal de Habitação com atuação da Companhia de Habitação, investimentos em obras de infraestrutura e regularização fundiária, ligadas à geração de emprego e renda, ao mesmo tempo associada a aspectos negativos, com traços tecnocráticos da gestão do território:

[...] não se deve enfim esquecer que o contraste, em Curitiba, entre o núcleo e a periferia metropolitana é enorme. O planejamento urbano de Curitiba foi sempre comandado a partir do núcleo, tendo sido um planejamento municipal e não metropolitano. Há uma percepção crescente, todavia, de que, com o crescimento da metrópole, a integração metropolitana precisa intensificar-se e a disparidade entre o núcleo e o entorno precisa diminuir. Caso contrário, o município de Curitiba sentirá cada vez mais, de diferentes maneiras, alguns efeitos negativos do contraste entre núcleo e periferia, muito significativo nessa metrópole onde a pobreza, mais claramente que em qualquer outra, é periférica (franjas do município núcleo e municípios periféricos). Isso mostra que na verdade não basta levar em conta a escala regional (saúde econômica do Paraná), uma vez que os municípios vizinhos apresentam performance distinta e inferior, em que pese a localização de indústrias importantes em alguns municípios do entorno metropolitano. (SOUZA, 1999, p. 304).

Outra influência na formação do território que deve ser considerada é a lógica do mercado imobiliário, que altera de maneira significativa a dinâmica de ocupação do solo urbano, modificando também características ambientais, que influenciam na manutenção das condições de sobrevivência da população, já que essa transformação distribui espacialmente os diferentes grupos sociais (MACHADO, 2009, p. 335).

Além do entendimento dos processos de planejamento como forma de atuar de maneira consciente na formação espacial das cidades, a importância do estudo se dá pela proporção de grande abrangência do projeto da Operação Urbana da Linha Verde, envolvendo 22 bairros por uma extensão de mais de 20 km, que poderá proporcionar a reestruturação de um setor da cidade, ao relacionar as vias de transporte urbano aos processos de formação espacial, condicionando a acessibilidade e a localização. Como considera Villaça (1998, p. 80), os transportes

e as vias intra-urbanas seriam os maiores determinantes das transformações das localizações, não só influenciando o arranjo interno da cidade, mas também os diferenciais de expansão urbana.

O trabalho foi estruturado em cinco partes, iniciando o primeiro capítulo com uma breve introdução sobre o contexto do trabalho, a metodologia e os objetivos. O segundo capítulo teve como finalidade a elaboração de referenciais teóricos e epistemológicos vinculados ao tema da pesquisa. Este entendimento é fundamental para compreender a cidade e com isso ter recursos autênticos que auxiliem alcançar soluções para os problemas urbanos que se renovam constantemente. Para isso, buscaram-se estudar a construção do conceito de espaço, sua valorização e produção, além do significado da cidade, os processos de urbanização e do planejamento urbano, abordando os instrumentos de gestão, com foco na Operação Urbana Consorciada. Também se estudou a lógica dos agentes atuantes na cidade e a conexão entre estes no mercado imobiliário.

No terceiro capítulo se estuda o desenvolvimento da cidade de Curitiba através da história do seu planejamento urbano, desde o início do século XX até início do século atual, como forma de explanar quais foram as posturas adotadas ao longo destes anos e que resultaram na atual espacialização da cidade.

No quarto capítulo descreve-se a origem da Operação Urbana Consorciada da Linha Verde (OUC-LV), além da sua caracterização e desenvolvimento. Para isso, utilizou-se dos documentos da Lei Complementar nº 13.909 de 2011, que aprovou e estabeleceu as diretrizes para a Operação, regulada pelo Plano Diretor de Curitiba de 2004, do mapa de delimitação do perímetro e das zonas do projeto, além das tabelas de parâmetros de uso e ocupação do solo. Também contribuíram para este entendimento o Estudo de Impacto Ambiental e o Estudo de Viabilidade Econômico-Financeira, ambos da FIPE, e informações dos suplementos que lançaram a OUC-LV na Bolsa de Valores. Algumas notícias vinculadas ao tema foram importantes para acompanhamento do projeto.

Através do conhecimento obtido nos capítulos dois, três e quatro foi possível elaborar o quinto capítulo, no qual se faz a análise da valorização do custo da terra dentro do limite da Linha Verde através dos mapas de preço de terrenos ofertados em Curitiba no período de 2000 a 2012, possibilitando algumas conclusões sobre as relações estabelecidas na produção do espaço urbano.

O método da pesquisa se dá através da comparação de dados de preço de terrenos ofertados para venda em Curitiba, intercalados de quatro em quatro anos: em 2000, data em que entra em vigor a nova Lei de Zoneamento do Município; em 2004, quando foi revisado o Plano Diretor para adequação às diretrizes do Estatuto da Cidade; em 2008, ano de início das principais obras de reestruturação viária da Linha Verde; e em 2012, último ano com dados disponíveis, delimitando o recorte temporal de 12 anos. Estes dados de preço médio foram tabulados em três setores: Norte, Central e Sul, e os bairros estão listados na sequência de sua localização. Portanto, o primeiro bairro é o Atuba, que se encontra mais ao norte do projeto, e na sequência estão o Tingui, Bairro Alto, Bacacheri e Jardim Social, compondo o setor Norte. Na sequência do eixo estão o Tarumã, Capão da Imbuia, Cristo Rei, Jardim Botânico, Cajuru, Jardim das Américas, Prado Velho, Guabirota, Parolin e Hauer, compondo o Central. Por fim, os bairros Fanny, Novo Mundo, Xaxim, Capão Raso, Pinheirinho, Tatuquara, encerrando com a Cidade Industrial na outra extremidade, compondo o Setor Sul. Assim, foi possível estabelecer as médias para cada setor e a média da Linha Verde, e para fins comparativos a média de Curitiba.

Para representar o desenvolvimento da valorização, foram elaborados mapas temáticos de variação do Preço de Venda de Terreno por metro quadrado em Curitiba nestes quatro anos (2000, 2004, 2008 e 2012), em todos os bairros da cidade, a partir de dados de oferta de preço, com escala de cores correspondente aos valores em reais por metro quadrado (R\$/m²). Nestes mapas está delimitado o perímetro da OUC-LV. A análise dos mapas se dá de forma comparativa entre os períodos, considerando a lógica dos agentes atuantes no mercado imobiliário: o Estado, os proprietários fundiários e os promotores imobiliários e a população que vivencia os resultados espaciais.

Para elaboração destes mapas temáticos utilizou-se como base de dados a pesquisa do Instituto Paranaense de Pesquisa e Desenvolvimento do Mercado Imobiliário e Condominial, entidade ligada ao Sindicato de Habitação e Condomínios do Paraná (SECOVI-PR), e responsável pelas pesquisas relacionadas ao setor, como Análise do Mercado de Locação, Análise de Ofertas de Imóveis Usados à Venda e a Pesquisa de Desocupação do Imóvel e Cancelamento do Contrato de Administração, entre outras.

O INPESPAR, até 2005, coletava os dados referentes aos terrenos ofertados para venda em Curitiba no caderno de classificados do primeiro domingo

de cada mês de um reconhecido jornal. A partir de janeiro de 2006, passou também a coletar dados em endereços eletrônicos de imobiliárias, contando atualmente com 521 páginas, número que varia a cada três meses, quando a relação de links é atualizada com a entrada de novas empresas e saída daquelas que possuem menos de três imóveis ofertados neste período. Uma empresa terceirizada acessa cada site, coleta todos os anúncios da imobiliária: bairro oficial de Curitiba, metragem total, preço de oferta, tipo do imóvel. São selecionados os valores referentes aos terrenos desocupados ou também aqueles que apresentam edificação de baixo valor (casas consideradas antigas e de madeira, sem acréscimo de valor para comercialização). Para calcular o preço médio mensal por bairro, primeiramente é realizada uma visualização dos dados para averiguar se não existem valores isolados (*outsider*), que indicariam erros. Estes dados são verificados caso a caso e decide-se por aceitar ou excluir da amostra. Calcula-se então a média aritmética e elimina-se 30% em torno da média. Com a nova série de dados, calcula-se novamente a média e o coeficiente de variação. O critério para a divulgação dos resultados é que a amostra deve ser maior ou igual a seis elementos e o coeficiente de variação deve ser menor do que 0,30 (INPESPAR, 2013).

Na análise da configuração espacial também se utilizou de fotografias para uma leitura visual das características do local e das transformações em andamento. Para obter estas fotos, foram considerados pontos significativos na representação do espaço urbano, divididas em Setores Norte, Central e Sul. Foram demarcadas em mapas de arruamento com o zoneamento dos setores da OUC-LV, sendo possível uma comparação entre as fotos (o que existe no local) e do desenho do projeto da Linha Verde (desenho da cidade), na respectiva zona em que está inserida a via ou edificação.

Portanto, este estudo busca contribuir para o entendimento do desenvolvimento da cidade de Curitiba, em constante processo de transformação, ao mostrar que o planejamento influencia diretamente na formação espacial urbana. Pode-se verificar na aplicação do instrumento de gestão da Operação Urbana da Linha Verde de que forma um projeto urbanístico altera as características da cidade.

2 CONCEITOS URBANÍSTICOS E ESPACIAIS

2.1 O ESPAÇO GEOGRÁFICO

Cada lugar geográfico, em determinado momento histórico, seria uma combinação específica de um conjunto de técnicas e instrumentos de trabalho. Os objetos podem ser naturais ou artificiais, produzidos por intenções sociais através de determinadas técnicas. Seriam as ações que definiram os objetos, dando-lhes sentido, mas com diferente valorização em virtude de seu conteúdo técnico (SANTOS, 2008, p. 86). Portanto, em cada momento, existe uma relação entre o valor da ação e o valor do lugar onde esta se realiza, pois sem esta dependência, todos os lugares teriam o mesmo valor de uso e o mesmo valor de troca, já que não seriam afetados pelo movimento da história. Estes sistemas de objetos e ações estão em dinâmica transformação e se influenciam mutuamente.

Neste entendimento, o tempo é um fator importante, pois com o seu movimento, ele modifica constantemente o universo, ocasionando mudanças constantes na sociedade. A compreensão da totalidade, onde sua cisão em partes e o processo inverso de recomposição do todo, é fundamental para este raciocínio:

[...] a transformação do todo, que é uma integral, em suas partes – que são as suas diferenciais, dá-se também, por uma distribuição ordenada, no espaço, dos impactos do todo, por meio de suas variáveis. As ações não se localizam de forma cega. Os homens também não. O mesmo se dá com as instituições e infraestruturas. É esse o próprio princípio da diferenciação entre lugares, produzindo combinações específicas em que as variáveis do todo se encontram de forma particular. (SANTOS, 2008, p. 125).

Desta forma, o espaço não seria apenas receptáculo da história, mas condição para sua realização. Portanto, estuda-se a produção do espaço relacionada às técnicas através da valorização.

A produção do espaço teria se dado, inicialmente, pelo espaço natural que sofreu alterações pelas atividades do homem, com situações de simples ocupação e aproveitamento do espaço (adaptações passivas) para uma situação de transformação cada vez mais ampla e profunda (adaptação ativa) (SOUZA; SANTOS, 1986, p. 4). Com o movimento da sociedade através da história, o espaço se renovaria continuamente, mudando o significado dos lugares. Assim, as diferenças encontradas são resultado do arranjo espacial dos diferentes modos de produção, que possuem níveis quantitativos e qualitativos que se combinam e

resultam nos valores de cada lugar (SANTOS, 1979, p. 14). A sociedade atribui diferentes significados aos locais, que se alteram constantemente, produzindo novos usos, novos desenhos e novas formas espaciais.

A relação entre os espaços e as sociedades ocorre através das técnicas, distintas em cada época. Antigamente estas eram de abrangência limitada, ligadas ao local, pois correspondiam a uma determinada porção do planeta, uma população, um sistema político e econômico. Com a expansão do capitalismo e globalização, as técnicas recebem o domínio da tecnologia, que resulta em uma rapidez de difusão da informação, controlando a forma de organização do trabalho.

Com o meio geográfico inserido neste contexto técnico-científico-informacional, têm-se a união das técnicas em um mercado global, difundidas em maior alcance e em menor tempo. Aceleram-se os processos e aumenta também a diferenciação entre os lugares, reorganizando o território. Santos (2008, p. 292) afirma que além do conteúdo técnico, hoje o espaço geográfico mais complexo e denso, acrescenta o atributo da informação, e com isso, as porções da cidade se distinguem por diferentes densidades técnicas e informacionais. Os objetos fundamentam o valor de uso e o valor de troca dos pedaços da cidade, deste modo, as infraestruturas regulariam comportamentos, escolhendo e selecionando os possíveis atores, compartimentando a ação humana.

O espaço adquire um valor de uso como condição para realização do trabalho, com acumulação progressiva e desigual, tornando-o complexo. Também no espaço urbano, cobra-se pela ocupação do espaço, tanto para sua produção quanto para sua permanência. Com isso, diferenciadas localizações geram locais mais ou menos valorizados em função de sua disposição no tecido da cidade.

Para entender a valorização do espaço, busca-se o significado de valor com origem na economia política. No capitalismo, o valor de troca de cada mercadoria é dado pela quantidade de trabalho que ela contém e seu lucro, que seria o trabalho excedente (não pago) para sua composição, a mais-valia. (MORAES; COSTA, 1999, p. 95). Este valor de troca é dado pela utilidade do produto para consumo alheio, e o de uso pela quantidade de trabalho.

A valorização da terra é entendida dentro deste contexto como mercadoria finita, em que o homem em processo permanente cria e transfere valores, estabelecendo relações para reprodução da sua própria condição de existência. Assim, “a relação sociedade-espaço é, desde logo, uma relação valor-espaço, pois,

substantivada pelo trabalho humano” (MORAES; COSTA, 1999, p. 123). Sua característica finita e não consumível estabelece um limite à sua reprodução e pode apenas ser modificado e não extinto.

A urbanização utiliza o espaço de maneira intensiva através da sua valorização. Portanto, o espaço é organizado e reorganizado de acordo com interesses específicos, com impactos não homogêneos e locacionais, o que causa desequilíbrios e consequentes reajustes no arranjo inicial.

Também a distribuição desigual de renda nos países subdesenvolvidos é um fator que influencia na organização espacial, pois afeta o acesso da população aos bens e serviços oferecidos na cidade:

[...] o potencial de consumo individual varia muito, porque o nível de renda é função da posição do indivíduo no espaço. Esta localização determina, por sua vez, a capacidade individual de produzir e consumir [...] (SANTOS, 2007, p. 126).

Esta desigualdade pode ser considerada uma seletividade espacial. Como resultado, a segregação espacial seria uma resposta às condições de apropriação do espaço pelas diferentes classes sociais. Nesta apropriação diferenciada, através da especulação fundiária, pode-se extrair mais-valia dos terrenos urbanos, muitos valorizados por investimentos públicos.

O homem no espaço possui diferentes oportunidades e valores e as desigualdades resultariam do confronto entre os interesses do capital e as necessidades da sociedade. Portanto, a organização espacial não seria somente resultado de escolhas políticas e econômicas, mas um elemento para a reprodução das relações sociais.

Desta forma, Santos (2008, p. 332) conceitua o espaço como sendo um conjunto indissociável de um sistema de objetos e um sistema de ações, hoje intencionais, que constituem sistemas de técnicas, que através da sucessão do tempo, dá a história do espaço geográfico em escala local e global.

2.2 A CIDADE

Dada a complexidade do objeto, definir o conceito de cidade de uma forma geral é tarefa difícil, pois seria necessário um conhecimento abrangente que explicasse desde a antiguidade até o período atual. Portanto, ao se delimitar abordagens para o tema, alcançam-se possíveis aproximações para discussões mais específicas.

As cidades podem ser entendidas pela origem dos assentamentos, primeiras estruturas espaciais urbanas, na chamada “revolução agrícola” do período ainda pré-histórico, que proporciona o domínio das técnicas da agricultura e fixa o homem à terra. Este conhecimento das técnicas produz excedentes agrícolas, liberando mão de obra da produção para trabalhar em outras especialidades, transformando povoados em cidades, que se expandem com o crescimento da população. Este princípio de organização está conectado não só às transformações da técnica, mas também às mudanças políticas e culturais, com formas centralizadas do exercício do poder e de dominação, resultando na formação de grandes impérios. As estruturas das cidades continuaram a se transformar ao longo dos séculos, fortemente impactadas no século XVIII pela Revolução Industrial, que alterou profundamente o conceito de cidade, em constante modificação até os dias de hoje. Como reflexo da sociedade que a produz e também a desmancha, entende-se que para cada período do desenvolvimento das cidades, existe um conceito mais lógico para sua explicação, condicionado ao contexto político, econômico e também social.

Assentamento humano extremamente diversificado, espaço não agrícola, concentra atividades econômicas como comércio, serviços e industrial e também culturais, pode-se definir a cidade como:

[...] um centro de gestão do território não apenas enquanto sede de empresas (privadas e estatais), mas também enquanto sede do poder religioso e político. Além do mais, a cidade não é apenas um local em que se produzem bens e onde esses bens são comercializados e consumidos, e onde pessoas trabalham; uma cidade é um local onde pessoas se organizam e interagem com base em interesses e valores os mais diversos, formando grupos de afinidades e de interesse, menos ou mais bem definidos territorialmente com base na identificação entre certos recursos cobiçados e o espaço, ou na base de identidades territoriais que os indivíduos buscam manter e preservar. (SOUZA, 2007, p. 28).

Considerando que as cidades não são espaços isolados e autônomos, sua própria existência depende da relação com outros centros urbanos, conectados através de fluxos de pessoas, mercadorias e informações, formando redes

articuladas em diferentes escalas, organizadas segundo uma hierarquia, de acordo com o poder exercido. Desta forma, a centralidade (econômica) de uma cidade “é função, acima de tudo, de sua capacidade de ofertar bens e serviços para outros centros urbanos, estabelecendo, deste modo, uma área de influência” (SOUZA, 2007, p. 57). A organização interna pode ser entendida através de uma lógica de modelos onde o centro tem função econômica e social, fornecendo comércio e serviços, acompanhado de subcentros de bairros, além de áreas residenciais, divididas em classes de acordo com a renda da população, e industriais, no entorno da cidade. Portanto, a cidade se organiza através do uso do seu solo, com diferentes formas de ocupação, seja para habitação, trabalho ou lazer.

Outros fatores podem influenciar na sua conceituação, como o número de habitantes, estabelecidos de acordo com a realidade de cada país e também por critérios funcionais. Deve-se considerar também a representatividade do local, com características econômicas diversificadas e sociais que a distinguiria de vilas rurais. Estas cidades individuais se inserem em um contexto de redes de cidades que as conectam através de fluxos, formando sistemas urbanos. Podem-se caracterizar as metrópoles como grandes aglomerados de cidades integradas, que se influenciam espacialmente através destes fluxos. A estrutura de organização da hierarquia destas redes é determinada pelas massas (de população, produção e equipamentos), pelos fluxos e pelo tempo, resultando em um determinado equilíbrio instável desses fatores, onde a tendência à dispersão varia com o tempo, proporcionando assim diferentes formas de organização e domínio do espaço pelas aglomerações. Esta hierarquia pode ser medida pela importância, quantidade e qualidade dos serviços oferecidos.

Dada sua formação, representação não só do período atual, mas de uma acumulação espacial ao longo da história, entende-se a cidade como local complexo e mutável das práticas sociais, condição da produção e das relações humanas: fragmentada, articulada, reflexo e condicionante social, a cidade é também o lugar onde as diversas classes sociais vivem e se reproduzem (CORRÊA, 1995, p. 9).

2.2.1 O Processo de Urbanização

Através do conceito de compressão tempo-espaço, Harvey concentra seus estudos em áreas metropolitanas de grandes cidades da Europa, e posteriormente também nas norte-americanas, buscando relacionar a teoria com as situações

existentes na estrutura das relações sociais capitalistas, num dado momento da história. Na análise deste autor, ao abordar a teoria local pelo marxismo, existiria uma tendência de aglomeração dos grandes centros urbanos, já que a localização das atividades busca a redução de custos e das distâncias, relacionadas à circulação, tendendo a uma concentração e melhoria onde já existem condições, criando oportunidades para acumulação do capital. Consequentemente “os fluxos no espaço crescem de modo notável, enquanto mercados se expandem espacialmente, e a periferia em relação ao centro [...] fica circunscrita por um raio constantemente em expansão” (MACHADO, 2009, p. 335).

Harvey (2005, p. 143) ressalta ainda que Marx em seus escritos destacava a importância do espaço e do lugar em temas como a oposição cidade-campo, divisão territorial do trabalho, concentração de forças produtivas em aglomerados urbanos, redução de barreiras espaciais pelas inovações nos transportes e comunicações, mas que sua visão política e teoria ficaram abaladas pela falta de elaboração de uma dimensão sistemática e especificamente geográfica e espacial em seu pensamento.

Através de teorias gerais de relações espaciais e do desenvolvimento geográfico do capitalismo, Harvey explicaria a evolução das funções do Estado, do desenvolvimento desigual e das formas de urbanização através de um materialismo histórico-geográfico como método, buscando entendimentos sobre o tempo e o espaço. Analisa ainda que Marx explicava, pelo viés capitalista, a anulação do espaço pelo tempo, marcadas pelas reduções de custo (tempo de movimentos) e na continuidade dos fluxos.

Podem-se definir alguns processos que configuram o espaço urbano e que definem espaços regionais:

[...] a produção e o consumo, a oferta e a procura (por mercadorias e a força de trabalho), a produção e a realização, a luta de classes e a acumulação, a cultura e o estilo de vida permanecem unidos como certo tipo de coerência estruturada, em uma soma de forças produtivas e de relações sociais. (MACHADO, 2009, p. 335).

Mas também existiriam processos que alterariam essa coerência, como as revoluções tecnológicas que liberariam a produção e o consumo de seus limites espaciais, tornando-os muito porosos e instáveis.

Na busca de esclarecer o papel da urbanização na mudança da sociedade, sob o viés das relações capitalistas e de acumulação, desde a transição do feudal

para o capitalismo, as cidades possuíram significados controversos, e no século XX, com o amplo crescimento das cidades,

[...] o processo urbano talvez esteja desempenhando na reestruturação radical em andamento nas distribuições geográficas da atividade humana e na dinâmica político-econômica do desenvolvimento geográfico desigual dos tempos mais recentes. (HARVEY, 2005, p. 166).

Portanto, a urbanização é entendida como processo sócio-espacial, onde atores com diferentes objetivos interagem através de uma configuração específica de práticas espaciais que estão entrelaçadas, transformando esse espaço constantemente. A cidade ao ser entendida como espaço socialmente construído por muitos agentes de intenções sociais e coletivas, através de transformações urbanas vinculadas a processos de reestruturação econômica, sem deixar de incorporar a perspectiva histórica e o contexto político, é local onde as práticas sociais se constituem através do tempo e do espaço (HARVEY, 2005, p. 166).

Este entendimento do processo de urbanização é essencial, visto que cada cidade é resultado de diferentes intenções ao longo de diversas épocas. Alguns autores tratam o tema de uma forma mais abrangente buscando estabelecer teorias gerais do urbanismo, que possam ser aplicadas a todas as realidades, e ao pesquisarem um contexto local, acabam distanciando diversos estudos dos fenômenos identificados no Brasil. A comparação se dá pelos diferentes processos de urbanização, já que nos países industrializados ocorreu com a Revolução Industrial e nos países subdesenvolvidos seria um fenômeno moderno.

Em busca de um entendimento mais próximo da realidade deste estudo sobre a Linha Verde em Curitiba, encontramos trabalhos sobre os países subdesenvolvidos, incluindo a América do Sul, em Santos (1981, p. 6), que explica que nestes países o crescimento urbano no século XX seguiu por uma curva progressiva de crescimento. Esta curva é resultado da industrialização, que atraiu população para centros urbanos, acompanhados do crescimento econômico que provocou a queda de mortalidade e aumento da natalidade, resultando em um rápido crescimento natural. Portanto, pode-se considerar que as cidades nasceram ou foram inseridas em um contexto de urbanização industrial, em consequência de uma explosão demográfica mais do que da industrialização, visto que os empregos criados na cidade para absorver a mão-de-obra do campo foram

predominantemente do setor terciário mais do que do secundário (SANTOS, 1982, p. 82).

A década de 1950 representou um marco, pois inseriu o mundo subdesenvolvido em um novo nexos capitalista, comandado pela revolução técnico-científica e pelas empresas transnacionais. Neste período, os países apresentaram ritmos acelerados de crescimento urbano, com 59,3%, e a América Latina com taxa de crescimento de 71%, resultando em um processo de urbanização recente e rápido (SANTOS, 1981, p. 10), ocasionando disparidades acentuadas no território. A cidade, local atrativo da população, foi caracterizada por uma terceirização da economia, de forte dependência nos países desenvolvidos. O êxodo rural, provocado por questões econômicas, pela estrutura da propriedade repulsiva (latifúndios) e pela melhoria nas técnicas, trouxe desequilíbrios acentuados de renda e concentração entre o urbano e o rural (HARVEY, 1998, p. 49).

Com isso, é possível identificar algumas características em comum desta urbanização: ocorreu de maneira significativa após a Segunda Guerra Mundial, foi terciária, impulsionada pelo êxodo rural econômico ocasionado pelo desequilíbrio entre a cidade e o campo.

2.2.2 Modernismo

A cidade e o planejamento urbano, aplicado através de normas e parâmetros, foram conceituados por décadas pelos princípios do modernismo e mais recentemente do pós-modernismo. Alguns autores questionam essa real configuração de passagem de período, que deveria significar uma verdadeira mudança de paradigmas. Caracterizada pela mudança constante, a vida moderna é relatada por Marx apud Harvey (1998, p. 37): “tudo o que é sólido desmancha no ar”, tentando lidar com a fragmentação da vida e do espaço, enfim, da vida considerada como caótica.

O modernismo se fortalece como movimento inicialmente com a explosão do crescimento urbano e com a rápida e crescente imigração para os centros urbanos (êxodo rural), acompanhadas de uma acelerada industrialização em diversos países.

Nos anos 30, com o colapso econômico, buscaram-se novas concepções da forma e do uso dos poderes do Estado para o enfrentamento da crise, como regimes autoritários, têm-se o fortalecimento do fordismo, através da padronização e funcionalidade no período pós-guerra.

O Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM) em 1933, através de seu manifesto, a Carta de Atenas, define o objeto da prática arquitetônica modernista, fundado nos preceitos da funcionalidade. Buscava a revitalização de cidades consideradas “envelhecidas”, além daquelas arrasadas pelas Grandes Guerras, através da reorganização dos sistemas de transporte, construção de fábricas, hospitais, escolas, obras públicas em geral e habitação para a classe trabalhadora, buscando solucionar problemas através de um zoneamento rígido. Nos países subdesenvolvidos, as consequências desse período significariam alguma forma de desenvolvimento, muitas vezes acompanhado da destruição das culturas locais. Le Corbusier, considerado como expoente máximo do modernismo, imporia o funcionalismo como forma de produção do espaço, na era da máquina, da fábrica, do automóvel e da habitação familiar como máquina de morar (HARVEY, 1998, p. 32).

O movimento moderno viria como uma força criativa e ao mesmo tempo destrutiva, pois a transformação das cidades classificadas como caóticas, originalmente com morfologia orgânica, se daria através da eliminação do que fosse considerado um obstáculo. Muitos projetos, considerados de “renovação urbana” foram concebidos com esses princípios: Idelfonso Cerdá, responsável pelo Plano de Expansão e Reforma de Barcelona (FIGURA 1), propôs a derrubada das antigas muralhas da cidade para sua expansão além de um traçado mais ordenado (ortogonal) de ruas e quadras em comparação à trama considerada confusa do centro histórico, como notamos atualmente nos quarteirões da cidade na FIGURA 2, com a consolidação da trama xadrez do sistema viário; o Plano de Haussmann para Paris ainda no século XVIII, que pretendia estabelecer uma organização da cidade baseada na ordem e embelezamento, praticando a demolição daquilo que interferisse na atualização do desenho do centro da cidade, como é possível visualizar na FIGURA 3, onde atualmente grandes avenidas se destacam ao atravessarem o traçado irregular da cidade antiga; Pereira Passos, entre 1902 e 1906 no Brasil, com propostas de saneamento e embelezamento para o Rio de Janeiro; além dos conceitos das cidades-jardim de Ebenezer Howard, ainda no início do século, que propunha núcleos urbanos autônomos cercados por cinturões verdes e o modelo da Broadacre City, de Frank Lloyd Wright, já em 1932. Cidades planejadas foram construídas dentro destes preceitos modernistas, como Chandigarh na Índia, em 1947, com o

projeto urbanístico de Le Corbusier (FIGURA 4) setoriza a cidade de forma funcional; além de Brasília, com projeto urbanístico de Lúcio Costa e conjunto arquitetônico de Oscar Niemeyer, de 1956, onde foi elaborado um Plano Piloto para a cidade (FIGURA 5). Nos anos 60 em Curitiba, elaboraram-se planos urbanísticos de princípios modernistas que iriam guiar o desenvolvimento e a expansão da cidade até os dias atuais.

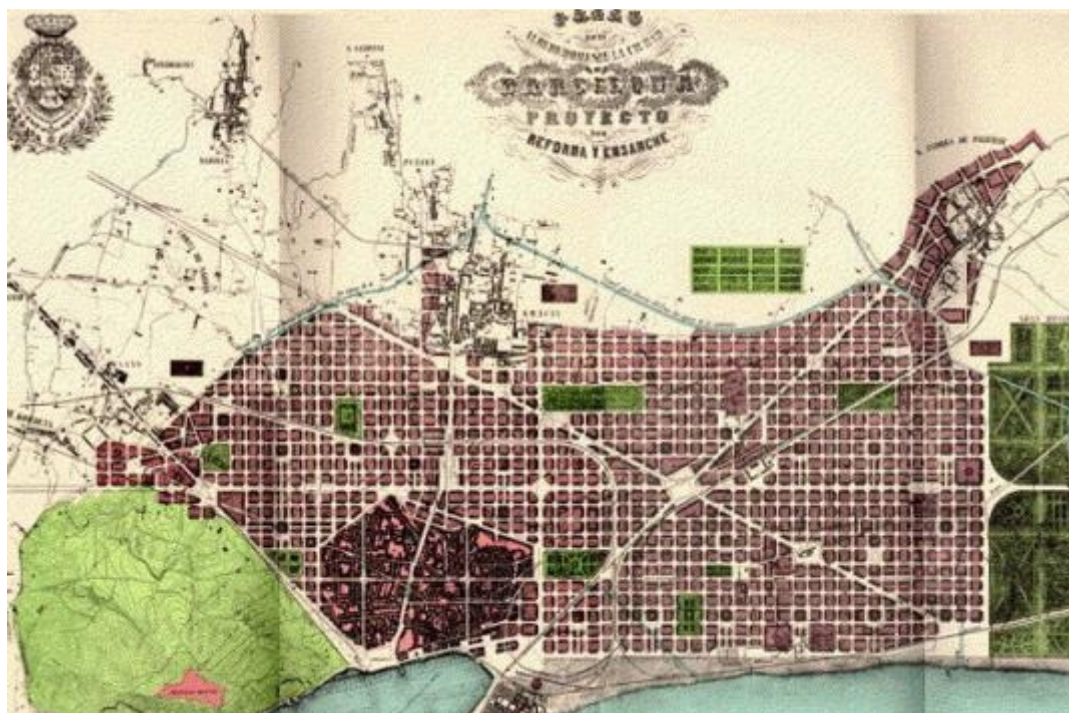


FIGURA 1 – PLANO DE EXPANSÃO DE BARCELONA

FONTE: pt.wikipedia.org/wiki/ficheiro:barcelona_plano.jpg



FIGURA 2 – QUARTEIRÕES DE BARCELONA
FONTE: <http://diplomaciayprotocolo.com/revista>



FIGURA 3 – AVENIDA CHAMPS-ÉLYSÉES - PARIS EM 2011
FONTE: Google Earth

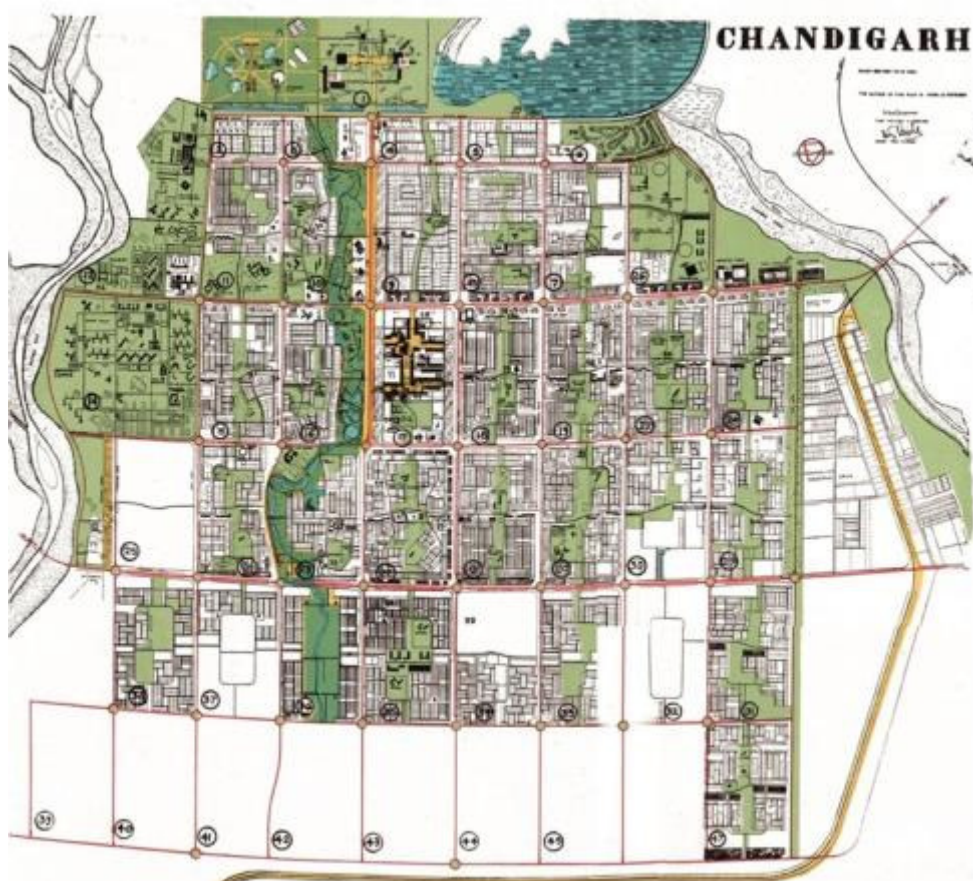


FIGURA 4 – PLANTA DA CIDADE DE CHANDIGARH

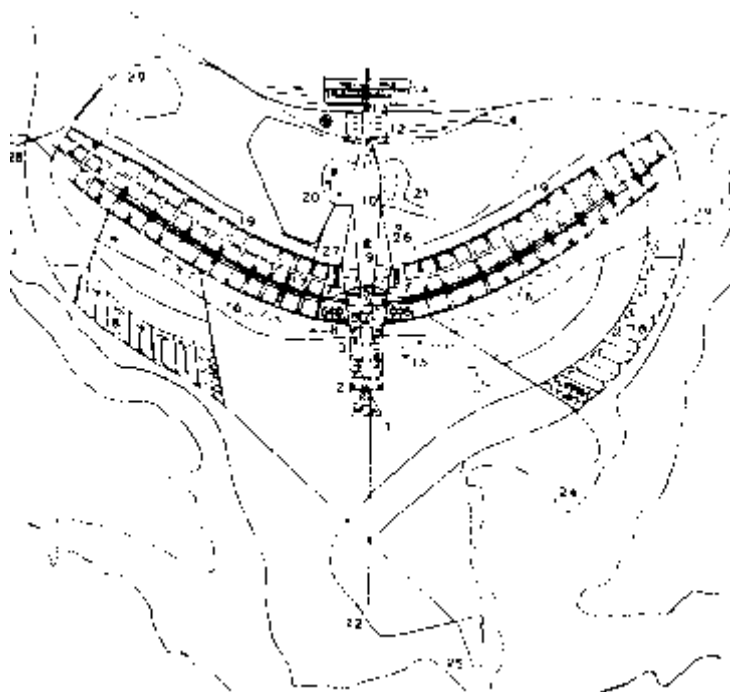
FONTE: landlab.files.wordpress.com/2011/04/chandigarh-plan.jpg

FIGURA 5 – PLANO PILOTO DE BRASÍLIA

FONTE: www.arkitekturbo.arq.br/brasilgia.gif

Nos anos 60, as críticas à arquitetura moderna ganharam força através de figuras como a socióloga e ativista política Jane Jacobs e o arquiteto e matemático Christopher Alexander, que estudavam, através de observações sociológicas, a escala monumental e a impessoalidade do modernismo, apontando a desagregação das comunidades e das relações humanas como resultado dos preceitos modernos.

Assim, despontam movimentos de contracultura com tendências pós-modernas, como o *New Urbanism*, que, para Souza (2003, p. 45), seria limitado ao se apresentar apenas como uma variação mais atual do planejamento físico territorial, procurando a compatibilização do desenvolvimento urbano de viés capitalista com certos valores de comunidade e de escala humana, rompendo com tão somente a estética moderna e não com os seus preceitos.

A crise do petróleo e dos mercados imobiliários e as dificuldades das instituições financeiras em 1973 provocaram uma recessão, com a elevação do preço do petróleo pelo embargo árabe para exportações, aumentando consideravelmente o custo da energia, ocasionando mudanças tecnológicas organizacionais. As taxas financeiras fixas do período pós-guerra passam a ser flutuantes, ocorrem mudanças tecnológicas com automação em diversos setores, além da busca de novos produtos e novos mercados, com fusões e dispersões geográficas.

Com o crescimento econômico nas décadas seguintes, ocorre uma transição de uma economia fordista-keynesiana, caracterizada pela fluidez e incertezas, para uma de acumulação flexível reestruturada e um reajustamento político e social marcado pelas rápidas mudanças e pela compressão espaço-tempo, alterando os modos de representação social. Os horizontes temporais se estreitam, e tem-se uma difusão das decisões em um espaço amplo e variado. Essa compressão aceleraria o ritmo de vida e o vencimento de barreiras espaciais, proporcionando o sentimento de encolhimento do mundo: “a mudança da experiência do espaço e do tempo teve muito a ver com o nascimento do modernismo e com seus confusos vagares de um lado para o outro da relação espaço-temporal”, e o pós-modernismo se daria como resposta a um novo conjunto de experiências do espaço e do tempo.

Para Harvey (1998, p. 187), o pós-modernismo seria uma nova forma de vivenciar o tempo e o espaço, reformulando o mundo. Com a mudança de conceitos e alterações na organização da vida diária, onde cada indivíduo e seus projetos consumiriam tempo através do movimento no espaço, as cidades se criariam marcadas pela segregação espacial nas adjacências urbanas.

Para Prysthon (2003, p. 2), a cultura das cidades seria uma mercadoria, e o pós-modernismo como ruptura, representaria uma nova configuração global de poder, a cultura urbana ao se tornar internacional, alteraria a própria noção de cidade. A redefinição de conceitos e de novos paradigmas produziria um território mais fluido e uma nova materialidade, onde o valor das imagens estaria acima da própria realidade.

No urbanismo, comparando-se os dois períodos, pode-se analisar a diferença entre os planejadores modernos que procuravam o domínio da metrópole ao projetarem formas fechadas, enquanto os pós-modernos veriam o processo urbano como algo incontrollável e caótico, no qual o arranjo e o acaso poderiam

jogar em situações abertas (HARVEY, 1998, p. 49). O modernismo proporcionava superfícies funcionais amplas, já o pós, um tecido urbano fragmentado e justaposto. As antigas renovações urbanas, que consideravam o arrasamento da cidade antiga como forma de solucionar os problemas encontrados seriam substituídas por novos conceitos de revitalização dos espaços.

Harvey (1998, p. 60) entende que não se podem negar as realizações do modernismo, que proporcionou a organização da vida urbana e a construção de espaços para a contenção de processos que interferiam na rápida mudança urbana do século XX. Com a crise deste período, o pós ainda não conseguiria representar uma real mudança nas condições sociais, mas sim um afastamento na maneira das operações capitalistas, com modificações no modo de agir e diversificação nas propostas de planejamento.

Atualmente, a sociedade viveria a experiência de uma cultura internacional, dependente do acesso à informação e à rápida comunicação, voltada para o consumo e com grandes desigualdades, que motivariam os contra movimentos. Sob a visão marxista, Harvey (1998, p. 320) apreende que este período seria uma máscara das transformações mais profundas da cultura do capitalismo.

Lefebvre (2006, p. 47) entende que a industrialização convive com a compressão da realidade social, e um fato não seria consequência da outro, mas sim, que este processo seria fator determinante na própria formação da sociedade contemporânea. Ao criticar o urbanismo praticado, considera-o como uma simples ferramenta para submeter à realidade urbana à racionalidade industrial, desvalorizando o homem, onde o Estado teria papel fundamental para legitimação do mundo da mercadoria. Como hipótese teórica, a sociedade estaria caminhando para uma urbanização completa, processo iniciado a partir da industrialização. Questiona qual seria então o futuro dessa sociedade pós-industrial, formada pela revolução urbana, onde transformações bruscas ou graduais de crescimento e a industrialização a estabelecem, e qual seria então a próxima etapa da realidade social (HARVEY, 1998, p. 49).

2.3 AGENTES SOCIAIS E SETOR IMOBILIÁRIO

Ao entender o espaço urbano enquanto condição, meio e produto da ação humana, sua produção se dá de forma desigual e conflitante através da posse e controle do uso da terra por diferentes agentes. Estes podem ser divididos em:

- Proprietários dos meios de produção, sobretudo industriais e de empresas comerciais, que utilizam o espaço como suporte físico e com requisitos locacionais para suas atividades;
- Proprietários fundiários, que atuam de forma a obter renda da terra, com a conversão de usos que a valorize;
- Promotores imobiliários, que agregam os incorporadores da construção civil, financiadores, corpo técnico, construtoras e os corretores imobiliários;
- Grupos sociais, sociedade em geral que vivencia a cidade todos os dias;
- E o Estado, regulador do espaço, que se enquadra também como proprietário e promotor fundiário.

Este último seria responsável pela justa organização da cidade, através da implantação de serviços públicos, como sistema viário, calçamento, água, esgoto, iluminação, parques, coleta de lixo, etc., interessantes tanto às empresas quanto à população em geral. Ao possuir várias atribuições, como provedor de serviços públicos, elabora leis e normas vinculadas ao uso do solo, como o zoneamento. Sua atuação não se daria de forma neutra, mas marcada por conflitos de interesses dos diversos agentes, com tendência ao privilégio das classes dominantes que deteriam o poder, criando as condições de realização e reprodução da sociedade capitalista por processos de acumulação.

Neste contexto de valorização capitalista, o espaço seria uma condição geral de existência e produção da sociedade. Ao privatizar os espaços da cidade através do seu consumo, o uso do solo urbano se daria pelos proprietários e não proprietários, compondo uma rede fundiária. Para Harvey (1980, p. 144), a cidade seria como um teatro e cada lote urbano seria uma poltrona, com uma distribuição seletiva, neste caso, de equipamentos e infraestruturas. Os melhores locais seriam adquiridos por aqueles que possuem capital, e os últimos, adquirem os piores lugares. Assim, a cidade seria um palco de luta de classes. O Estado possuiria um papel de exercer uma política de gestão do espaço urbano de forma a garantir

condições gerais de reprodução e atender as reivindicações dos habitantes, e não para reproduzir a permanência das condições de desigualdade.

Na Teoria Marxista do Estado, poucos aspectos ligados à produção e consumo não seriam afetados pelas políticas do Estado, considerado agente central da sociedade capitalista. Para Engels *apud* Harvey (1998, p. 56), o Estado não seria um agente externo, mas “produto de uma sociedade num estágio específico de desenvolvimento”, originado a partir da contradição entre os interesses de particulares e da comunidade, devendo na verdade defender o interesse comum, onde as leis seriam consideradas instrumentos de dominação, resultando em uma autonomia relativa.

Neste processo em que o espaço é o resultado de intenções dos grupos sociais dominantes que estão em constante confronto com outros grupos, o papel do Estado seria fundamental como forma de administração e controle para manter o equilíbrio e a igualdade através de relações de poder, ao influenciar na organização do território com a construção de redes de transportes, equipamentos urbanos, ou seja, condições gerais para a urbanização.

Para o entendimento das transformações espaciais nas cidades, estuda-se também a evolução do pensamento sobre a teoria da renda e o desenvolvimento de conceitos do preço do solo e a relação com o mercado.

Em sua origem, a teoria da renda deve ser entendida no contexto da sociedade em que emergiu, na Inglaterra em transição do feudalismo para o capitalismo e na consolidação do Estado-nação burguês. A Revolução Inglesa, diferente da Francesa que teria garantido a manutenção do campesinato, fez este desaparecer, constituindo o trabalho assalariado dos proletariados. Neste processo, a vitória da burguesia não teria aniquilado a nobreza, mas sim garantindo alianças com os senhores de terra, fortalecendo-a. Deak (1992) ainda estabelece que o conceito de renda, de acordo com o pensamento da economia clássica (Smith, Ricardo e Marx) seria o pagamento de transferência do excedente do trabalho entre duas classes.

A renda diferencial, na visão de Ricardo, está diretamente relacionada ao sobrelucro de terras de diferentes qualidades, onde se produzem determinados produtos, e nas aglomerações urbanas se pagaria pela terra por sua localização e não como um recurso natural. Marx então teria se utilizado destas categorias de renda e da classe proletária em suas análises com algumas modificações, mas em

vias de estarem ultrapassadas, sem produzir algo de acordo com mudanças que estavam acontecendo com o capitalismo de sua época. Para Deak (1992), na investigação da organização espacial no contexto do capitalismo, a terra superaria seu valor como condição unicamente natural, para dar importância à localização de um espaço socialmente produzido, segundo atividades econômicas. A terra urbana teria um valor, não podendo ser entendida somente como elemento de base natural, pois a matéria-prima (solo) seria socialmente transformada em espaço produzido ao adquirir um valor de troca como mercadoria:

[...] cada lugar permutável figura assim no encadeamento das operações mercantis – oferta e demanda - formação de um preço (os preços guardando, aliás, um vínculo elástico com os custos de produção, isto é, com o tempo de trabalho social médio necessário para a produção). Neste caso, como em outros, diversas causas perturbam e complicam esta relação, notadamente a especulação ... os preços se afastam dos valores e custos de produção [...] (LEFEBVRE apud VILLAÇA, 1998, p. 71).

O valor do espaço não pode ser confundido com o somatório do valor dos objetos e estrutura, que são elementos constitutivos, como infraestruturas, equipamentos, vias, construções. Mais do que isso, envolveria também o valor de força produtiva da própria aglomeração, através da inserção espacial pela localização, determinado sua acessibilidade e atribuindo valor de uso. Como as localizações representam distâncias de deslocamento diferentes entre os lugares da cidade, implicam em variações de tempo despendido desiguais para percorrê-las, com custos à população, assim, agregando ou reduzindo valores. A reestruturação de setores da cidade através da alteração da sua acessibilidade seria uma tentativa do capital em produzir novas localizações como mercadorias, agregando valor.

Portanto, o Estado e o mercado imobiliário, através das intenções de demanda dos grupos sociais dominantes, seriam responsáveis pelo processo de estruturação da cidade e valorização de partes específicas desta, através de uma dinâmica imobiliária relacionada ao planejamento urbano. As desigualdades territoriais seriam resultado de processo urbano excludente, onde o valor do imóvel bem localizado e com infraestrutura é particularmente apropriado, com valorização resultante de investimentos públicos naquele local.

Alguns instrumentos de gestão urbana foram legalmente instituídos para evitar a especulação imobiliária que expulsa a população de mais baixa renda das áreas valorizadas, ao possibilitar a recuperação da mais-valia urbana e destinando os valores arrecadados a fundos setoriais para habitação social, regularização

fundiária e desenvolvimento urbano. Portanto, para Baltrusis (1999) o Estado e o Mercado devem interagir direcionados por instrumentos e mecanismos, para que seja possível obter um equilíbrio das desigualdades ao se produzir um espaço urbano de qualidade.

Um destes instrumentos é a Contribuição de Melhorias, prática onde o Estado recolhe taxas relativas às obras realizadas em uma dada parte de cidade, como por exemplo, um valor cobrado dos moradores de uma rua que recebeu asfalto na sua pavimentação. Em outro instrumento, a Outorga Onerosa do Direito de Construir (conhecido também como Solo Criado), paga-se um valor à municipalidade para compra de Potencial Construtivo, como forma de edificar acima dos parâmetros mínimos permitidos para a zona onde está inserido o imóvel. Já o instrumento da Operação Urbana Consorciada possibilita que obras de intervenção e recuperação urbana sejam realizadas nas cidades. Estas obras de melhorias seriam parcialmente financiadas com a venda de Potencial Construtivo, para construção acima dos parâmetros permitidos, através da emissão de certificados negociáveis na bolsa de valores. A diferença para o instrumento do Solo Criado, é que neste caso o montante arrecadado pode ser utilizado somente na área delimitada no projeto de lei da Operação.

2.4 PLANEJAMENTO URBANO

A produção do espaço das cidades também é influenciada pelos processos de planejamento, regulados por leis federais, estaduais e municipais, que direcionariam o seu desenvolvimento para alcançar objetivos estabelecidos. Portanto, cada cidade tem seu conjunto de regras e padrões a serem seguidos, de acordo com intenções previamente instituídas. Estas normas são aplicadas e fiscalizadas através de órgãos públicos, envolvidos desde a elaboração das diretrizes, acompanhamento dos estudos e na realização de projetos. Além desta regulação, através de permissões e proibições, a legislação seria um delimitador de fronteiras do poder:

[...] a lei organiza, classifica e coleciona os territórios urbanos, conferindo significados e gerando noções de civilidade e cidadania diretamente correspondentes ao modo de vida e à micropolítica familiar dos grupos que estiverem mais envolvidos na sua formulação. (ROLNIK, 2003, p. 13).

O planejamento das cidades, de maneira geral, surge com o objetivo de organizar previamente o espaço a ser ocupado, direcionando as situações antes que elas aconteçam desordenadamente e também de forma a propor uma lógica aos locais com dinâmicas já estabelecidas. Desta forma, as leis são elaboradas de forma conduzir a produção do espaço urbano para cenários desejados ou com a intenção de evitar a continuidade de processos já em desenvolvimento.

Pode ser entendido em diferentes etapas, dividido entre o ato de planejar e de gerir o que já está em andamento. O significado de planejamento e de gestão, que seria a efetivação das condições idealizadas pelos planos das cidades, são distintos e complementares:

[...] planejar sempre remete ao futuro: planejar significa tentar prever a evolução de um fenômeno ... tentar simular os desdobramentos de um processo, com o objetivo de melhor precaver-se contra prováveis problemas ou, inversamente, com o fito de melhor tirar partido dos benefícios [...] (SOUZA, 2003, p. 46).

Na visão de Santos (2007, p. 194) o planejamento pode garantir a expansão do capital através da implantação de grandes obras na cidade, com a transformação das formas, ao ditar usos e ocupação, gerando especulação imobiliária e segregação populacional em termos de renda. Isto se daria através das renovações urbanas, onde se criariam condições necessárias ao funcionamento do capital especulativo, com a justificativa de desenvolvimento, alterando o uso do solo para

atividades mais modernas e lucrativas e estabelecendo setores com parametrizações diferenciadas através de um zoneamento segregador e especulativo.

Também pode ser prejudicial para a cidade quando o planejamento está ausente ou atua de forma ineficaz. Souza (2003, p. 12) fala da falta de planejamento ou daquele inadequado e malfeito, sugerindo que seria um instrumento do Estado (capitalista) para reprodução do *status quo* (capitalista), quando deveria ser entendido e aplicado como um instrumento para o desenvolvimento urbano, como uma forma de melhorar a qualidade de vida da população e das condições de habitabilidade das cidades.

No Brasil, o desenvolvimento do planejamento pode ser dividido (SOUZA, 2003, p. 56) inicialmente entre os anos de 1875 e 1930, fase de embelezamento e saneamento urbano, extinguindo formas urbanas coloniais, com políticas elaboradas pelas elites para a melhoria da circulação e da saúde da cidade, como o Plano Pereira Passos e posteriormente, o Plano Agache para o Rio de Janeiro e o Plano de Prestes Maia para São Paulo, estritamente viários.

A partir da década de 30 até a década de 80, buscado a eficiência através da técnica, as propostas de obras viárias vinculadas ao capital imobiliário são hegemônicas, com a predominância de planos técnicos reguladores, vistos como a solução para o caos urbano e o crescimento descontrolado. Momento em que se viu crescer a cidade ilegal, fora do alinhamento de qualquer planejamento, para Maricato (2000, p. 141), as não cidades.

Estes planos, influenciados pelo modernismo, com intenções de criar cidades aptas a vivenciar a era industrial, racionalizando a produção do espaço urbano através de uma abordagem sistêmica com enfoque racional, que estruturaria a realidade sob a forma de múltiplos sistemas. Os traçados urbanísticos, com elementos do planejamento com enfoque na organização espacial, como densidade de ocupação e uso do solo, resultaram em planos de diretrizes para uma cidade considerada ideal, controlando-se o uso da terra, o desenho urbano, a expansão e a densidade urbana. São características encontradas nos planos regulatórios da cidade de Curitiba.

No início deste século XXI, os modelos de ocupação urbana estariam ultrapassados, vinculados ainda à era industrial, caracterizada pelo caos e pelo conflito, onde a cidade seria a representação contrária à qualidade de vida, com início da discussão e efetivação dos planos diretores municipais.

Deve-se considerar a cidade como resultante dos processos de planejamento urbano, tanto na formação de espaços legais quanto na produção da cidade informal. Identifica-se que parte desses processos de produção do espaço urbano estaria desvinculado das leis e normas que deveriam orientar a ocupação do território, refletindo um distanciamento entre a lei e a gestão, confirmando que a exclusão social passaria pela lógica discriminatória da lei (MARICATO, 2000, p. 147). A própria legislação urbanística viria a proliferar e a cidade informal e o seu espalhamento pelas bordas da cidade, a periferização pela valorização da terra, tornando ainda mais inacessível os locais mais privilegiados, já providos de infraestrutura e qualidade urbana. Muitas vezes, obras viárias teriam o significado de abertura de novos locais de valorização e investimento, criando novas centralidades, ao invés de representarem melhorias da circulação ou de locais precários.

Para Abramo (2009), o conceito de cidade informal estaria ligado à dimensão urbana, vinculado à exclusão da participação nas leis do direito urbanístico, econômico e comercial, de propriedade e civil, tomados como irregularidades. Seria consequência, sobretudo, da legislação direcionada à estratos da população de renda elevada, produzindo uma barreira ao acesso à terra para camadas menos favorecidas.

Uma das dinâmicas do mercado informal seriam vetores de expansão na malha urbana e a dinamização da periferização precária, através de loteamentos distantes de difícil acesso e sem infraestrutura, com uma divisão intensa do solo para produzir lotes de baixo custo e economicamente mais acessíveis, que proporcionem lucro para quem os implantou. Outro modo é quando as ocupações já consolidadas geram lucro a partir da intensificação do uso além dos permitidos pelos parâmetros urbanísticos, compactando os assentamentos.

Como consequência da convivência da compactação e difusão da ocupação do solo urbano, tem-se o crescimento nos custos dos transportes, precarização do habitat e da habitabilidade. Isto seria resultado da incapacidade do estado promover moradia para todas as camadas da população. Apesar da formação sócio espacial desigual, estes dois mercados, formal e informal, possuiriam uma interdependência, se complementando.

Portanto, identifica-se no país uma segregação territorial pela desconexão do planejamento e da legislação urbanos, baseados em conceitos modernistas, e a realidade socioambiental marcada pelas ocupações ilegais, já que a ordem seria apenas para alguns, não atingindo a coletividade e reproduzindo a desigualdade. Verifica-se que a realidade das grandes cidades, de acentuada desigualdade, não seria resultado da ausência de planejamento ou de sua má qualidade, mas sim o alinhamento com a política local de interesses individuais e da participação ativa de grandes empreiteiras neste processo de produção do espaço.

2.4.1 Planos Diretores e o Estatuto da Cidade

A urbanização da sociedade brasileira se acentuou a partir dos anos 70, impulsionando a organização do espaço urbano através de práticas do planejamento. Na década de 60, a população rural era maioria no país, com aproximadamente 55,3%, e na década de 70 ocorre uma inversão, passando a 55,9% urbana, nos anos 2000 chegando a 81,2% e já em 2010 se apresentava em 84,36%. Além da migração campo-cidade, ocorre o crescimento absoluto da população urbana, com incremento de 100 milhões de novos moradores nas cidades em um período de 36 anos. Este crescimento populacional é acompanhado da desaceleração da economia e estagnação, o que resultou na reprodução de modelos urbanos excludentes e em desigualdade sociais (BRASIL, 2002, p. 23).

Nesse contexto, projetistas e estudiosos voltaram-se para criar normas e métodos de planejamento urbano para uma cidade considerada ideal. Acreditava-se que a imposição de padrões para ocupação através de leis de incentivo ordenaria as cidades. Esta visão técnica acabaria induzindo a estagnação da cidade, pois desconsiderava os conflitos e potencialidades específicos de cada local. O principal instrumento utilizado era o zoneamento, que dividia o território urbanizado em setores delimitados, onde seriam aplicados parâmetros de uso e ocupação específicos. Com o questionamento desses parâmetros, atingiu-se um nível de

planejamento muito mais complexo e avançado, com propostas para planos menos rígidos, que consideraria a realidade específica de cada local e contemplaria a participação popular.

Em 1988, foi incluído um capítulo específico sobre a política urbana na nova Constituição Federal, prevendo instrumentos de instauração da função social da propriedade e da cidade no seu processo de construção, retomando princípios do movimento da Reforma Urbana, em desenvolvimento desde a década de 60.

Para regulamentação e implantação destes instrumentos de forma que incorporassem os princípios constitucionais, foi aprovada em 2001 a Lei Federal Complementar n.º 10.257, conhecida como Estatuto da Cidade. Buscaria a justa distribuição dos benefícios e também dos ônus decorrentes do processo de urbanização, com a recuperação do poder público, no interesse coletivo, de parcelas da valorização imobiliária decorrentes de investimentos. Estes investimentos e o desenvolvimento urbano seriam impactantes na economia e sociedade, onde a política urbana se equiparia de mecanismos para diminuir as distorções, compensando as perdas e ganhos (BRASIL, 2002, p. 34). Esta recuperação de investimentos do poder público se daria sobre ganhos imobiliários decorrentes de valorização do imóvel, e que poderiam ser revertidos à sociedade em geral, não ficando restritos apenas ao investidor privado.

Para tentar alcançar respostas às disparidades, a Lei do Estatuto da Cidade busca implantar a função socioambiental da cidade e da propriedade, mas sem deixar de seguir os preceitos capitalistas, já que o direito a cidade é dado pela função social da propriedade, e não pela sua negação. O Estado, como órgão regulador através do planejamento, estabelece relações de produção na sociedade através do domínio do espaço, reduzindo o cidadão a usuário de bens de consumo e do ambiente com qualidade. Para Carlos (2005, p. 7), a gestão urbana viria para proporcionar um ambiente adequado para reprodução da lógica neoliberal. Para participação da maioria da população na lógica da cidade como um todo, seria indispensável à superação do modelo capitalista de sociedade.

As inovações do Estatuto vão desde o campo urbanístico com formas de direcionamento de uso e ocupação do solo, até estratégias de gestão participativa. O Plano Diretor é a regulamentação municipal exigida para que estes instrumentos possam entrar em vigor, com o enfoque desejado de acordo com a realidade de cada município. É o instrumento básico da política urbana, definindo exigências fundamentais de ordenamento da cidade, fixando as diretrizes para as demais normas.

Além do Plano Diretor, outras leis municipais poderiam auxiliar na ordenação e indução de desenvolvimento, como a Lei de Uso, Ocupação e Parcelamento do Solo e a Lei de Zoneamento, mecanismos de regulação dos processos urbanos, que se baseiam em modelos ideais de distribuição de densidade e de compatibilidade de usos.

Em 2003, com a criação do Ministério das Cidades, ocorreram debates nacionais sobre o tema do direito a cidade, que estava sofrendo uma ideologização, pois no período em que o capitalismo produziria a cidade como uma mercadoria, existiria uma intensificação das contradições entre os espaços e aumento das desigualdades nas periferias (CARLOS, 2005, p. 4). Constatou-se o empobrecimento da população, ligado ao aumento das periferias das cidades, locais de moradia vinculados à renda, restringindo o acesso a bens e serviços a uma dada parcela da população. Como consequência, teria-se o desdobramento de inúmeros movimentos urbanos em conflito com o Estado.

2.4.2 Instrumentos de Gestão Urbana: Operação Urbana Consorciada

O instrumento Outorga Onerosa do Direito de Construir, também conhecido como Solo Criado (criação artificial de área edificável), é a venda ou transferência do direito de construir acima dos parâmetros básicos (FIGURA 6). O objetivo desse instrumento é separar a propriedade dos terrenos urbanos do direito de edificação, aumentando a capacidade de interferência do poder público sobre o mercado imobiliário (BRASIL, 2002, p. 70).

Este instrumento dá o direito de construir edificações acima do coeficiente de aproveitamento básico (relação entre a área edificável e a área do terreno), ou alterar o uso do solo, com contrapartidas financeiras. Por exemplo, quando um setor delimita um coeficiente de aproveitamento do terreno igual a dois, significa que se pode construir quantidade igual a duas vezes a área do terreno. Com o instrumento

de compra de potencial construtivo, permite-se a construção de área adicional, acima do permitido pelo coeficiente básico. Este novo coeficiente deve ser definido em lei. Ou seja, um terreno hipotético com 360 metros quadrados em uma zona com coeficiente básico dois, permite uma edificação com área construída de $2 \times 360 = 720 \text{ m}^2$. Se for estabelecido coeficiente com compra de potencial igual a 2,5, é possível que se construa $2,5 \times 360 = 900 \text{ m}^2$. Ou seja, adquirisse através da compra $900 - 720 = 180 \text{ m}^2$ de área adicional. Com isso, o município obtém recursos para o financiamento de equipamentos e infraestrutura.

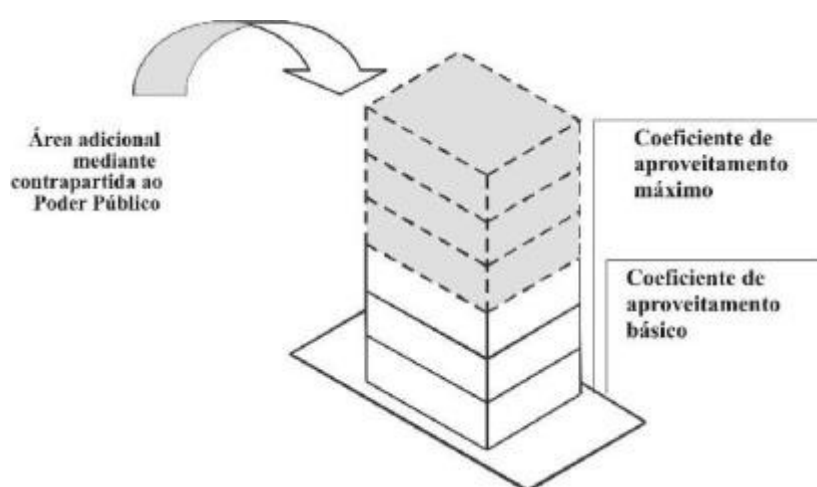


FIGURA 6 – OUTORGA ONEROSA DO DIREITO DE CONSTRUIR
 FONTE: urbanidades.arq.br

Possui dois enfoques na sua concepção original: flexibilizar os parâmetros para controle de uso e ocupação, podendo ser aplicados nas operações urbanas, com concessões do poder público e melhorias do setor privado; e o solo criado, como estratégia de repartição de custos e ônus resultantes do adensamento.

Pelo Estatuto da Cidade, os recursos provenientes da Outorga Onerosa poderiam ser aplicados em projetos de regularização fundiária, habitação de interesse social, reserva de terras, implantação de equipamentos comunitários, áreas verdes e de lazer, áreas de interesse ambiental, proteção do patrimônio histórico e ordenamento e direcionamento da expansão urbana (BRASIL, 2002, p. 69). Ao separar o direito de propriedade do direito de edificação, poderia ser um meio de interferir no mercado imobiliário ao redistribuir oportunidades.

Através do Plano Diretor Municipal, são definidas as áreas prioritárias para ocupação mais intensa, de acordo com a disponibilidade de infraestrutura, equipamento urbanos e comunitários, sistema viário, etc., permitindo a concessão

de potencial de construção adicional com contrapartidas (não necessariamente financeiras), com estoque de área adicional também pré-definida. O valor da venda é baseado em porcentagem do valor venal do imóvel, através de Planta Genérica de Valores do município para o Imposto Predial Territorial Urbano (IPTU), e também por valores do mercado imobiliário. Com o adensamento, buscava-se a otimização do uso do local, muitas vezes subutilizado.

Em 1982, aparece pela primeira vez na legislação de Curitiba, com incentivo construtivo para imóveis tombados. Nos anos 90, o aumento do potencial prévio acima do zoneamento entra em vigor para certas áreas da cidade, concedido de forma onerosa. Definia estoque e limites máximos e as áreas onde poderia ser outorgado com contrapartidas para o Fundo Municipal de Habitação, com o objetivo de financiar habitação de interesse social, através da compra de lotes e de regularização fundiária. No ano 2000, a nova lei de transferência de potencial construtivo viabilizou obras de restauração de Unidades de Interesse de Preservação, além da preservação de áreas verdes e criação de parques e bosques.

Outro instrumento, a Operação Urbana Consorciada, consiste em um conjunto de intervenções urbanísticas em grande escala para transformação estrutural de um determinado setor da cidade, através da reconstrução e redesenho do tecido urbano, com recursos públicos e privados. Para isto, alteram-se os direitos de usos e edificabilidade do solo, buscando transformações econômicas e sociais, com parcerias entre proprietários, poder público, investidores privados, moradores e usuários. Com objetivo de adensamento de áreas subutilizadas, propicia área de construção adicional acima dos parâmetros mínimos de uso e ocupação. Ao aumentar gradativamente o número de usuários e habitantes, acentuaria a demanda por infraestrutura e equipamentos, produzidos com os recursos que são obtidos pelas contrapartidas.

O instrumento tem sua origem em matrizes diferentes (europeia e americana), em cidades que sofreram processos de esvaziamento de áreas por reconversões produtivas onde a transformação foi possível por mobilização direta do capital privado, dado o déficit de arrecadação do Estado para investimentos. Este instrumento deve ser aplicado em áreas do município que necessitam de um tratamento urbanístico específico, com envolvimento da sociedade na manutenção e controle urbano, flexibilizando regras rígidas do planejamento nos locais de esvaziamento ou subutilizados.

Na definição da operação, é obrigatória a criação de um fundo, pois os recursos obtidos com as contrapartidas devem ser aplicados exclusivamente na área do projeto. Existe a possibilidade de emissão de Certificados de Potencial Construtivo (CEPACs), alienados em leilão ou utilizados diretamente para pagamento das obras da própria operação. Através do mecanismo dos certificados, o potencial construtivo é emitido em títulos mobiliários, que colocados à venda, podem posteriormente se transformar em área construída adicional. Podem ser comprados por investidores e empreendedores do mercado imobiliário, com interesses que muitas vezes viabiliza ou não a operação. Esta lógica pode ser entendida por Whitaker e Fix apud Brasil (2002, p. 86), ao fazer a iniciativa privada financiar a recuperação da própria área de operação, vendendo-lhe o direito adicional de construção, seria evidente que o mercado só se interessaria por áreas nas quais vislumbrem certa valorização, que justificaria a compra do potencial construtivo adicional. O instrumento, em sua concepção original, deveria promover o controle do uso do solo e com isso influenciar o mercado de terras, arrecadando recursos e promovendo a sua redistribuição (BRASIL, 2002, p. 141).

As operações urbanas possuem resultados econômicos, pois podem alterar a forma de financiamento das obras públicas, inclusive em condição de crise fiscal e baixa capacidade de endividamento do estado. O CEPAC é um mecanismo de adesão voluntária e quem adquire potencial tem um valor adicional incorporado à propriedade. Esta não obrigação de aquisição pode resultar em consumo de recursos para as obras acima da receita. Neste caso, a Outorga Onerosa pode ser mais rentável para o município, pois não prevê investimentos em troca do recurso. Além disso, a negociação do CEPAC pode se apresentar como um ganho de particulares, visto que é realizada ainda sem as obras, quando os valores imobiliários do local ainda são baixos, negociados posteriormente quando já existe valor adicionado, se tornando um mercado especulativo de títulos.

Na década de 80, o instrumento começa a ser usado no Brasil em São Paulo, período de crise econômica que ocasionava falta de recursos públicos para investimentos, com a convicção de que estes investimentos públicos geram valorização imobiliária, e que esta poderia então ser captada através do controle de potencial como moeda de troca. Podemos entender o contexto da sua criação no país: “com a globalização e reestruturação econômica que atinge as economias

urbanas no início dos anos 80, uma re-territorialização das atividades econômicas impacta fortemente na constituição dos tecidos urbanos” (BRASIL, 2002, p. 79).

Algumas experiências mais relevantes da aplicação e resultados destes instrumentos podem ser observadas em algumas cidades brasileiras.

Em Natal, em 1994 através da Outorga Onerosa, onde seria permitido construir mais área além do limite permitido pela legislação urbana, pagando-se 1% do valor do empreendimento, os recursos seriam direcionados para o Fundo de Habitação, mas encontrou entraves na sua aplicação pela própria inadequação da estrutura do município.

Em Curitiba no ano de 1990, através do Solo Criado, poderia-se aumentar o potencial construtivo em determinadas áreas, com um pagamento ao Fundo Municipal de Habitação, principal receita em 1995, decrescendo nos anos seguintes.

Em Porto Alegre em 1975, através do Solo Criado, poderia-se vender área construtiva com porcentagens determinadas em leilões, chegando a representar 9% da área construída em um ano; São Paulo, através das Operações Consorciadas e Interligadas, poderia-se alterar índices construtivos, com doação proporcional de habitação social, e também com contrapartidas econômicas para projetos de desenvolvimento urbano.

No Rio de Janeiro em 1992, através do Solo Criado e do IPTU Progressivo, deveria-se pagar um determinado valor para edificações com coeficiente superior a 1, e terrenos subaproveitados em áreas equipadas com infraestrutura sofreriam penalidades, mas não foram aplicados pois não foram elaboradas leis complementares para implantação dos mecanismos.

São Paulo concentra o maior número de experiências. A Operação Urbana Anhangabaú em 1991 tinha como objetivos melhorar a paisagem urbana e a qualidade ambiental, melhorar o aproveitamento dos imóveis vagos ou subutilizados, incentivar a preservação do patrimônio histórico, cultural, ambiental urbano e a regularização de imóveis construídos em desconformidade com a legislação urbanística e edilícia vigente, além de obras de drenagem e infraestrutura (BRASIL, 2002, p. 87). Somente uma proposta de regularização de pouco mais 5.000,00 m² foi aprovada com contrapartida financeira.

Com o fim da vigência da lei, foi proposta em 1997 a Operação Urbana Centro, ampliando a área de intervenção, com modificação dos índices urbanísticos de uso e ocupação do solo e de edificações, e transferência de potencial construtivo

para imóveis preservados ou tombados, permitindo a construção acima do coeficiente mínimo. Os recursos obtidos com desapropriações deveriam ser investidos em melhorias em geral, pois não havia um projeto específico para o Centro. Em cinco anos, apenas um shopping foi construído acima do coeficiente mínimo, no bairro do Bexiga, além de uma regularização e outras duas transferências de potencial por imóveis tombados.

A Operação Urbana Água Branca, de 1995, foi delimitada em uma área justificada pela proximidade ao centro, com terrenos vagos e subutilizados, providos de infraestrutura. Neste local, poderia ser adquirida área construída computável adicional, com valor limitado em estoque, podendo ser pagas em moeda, imóveis ou obras públicas, mas que até 2002 a aplicação ficou restrita a poucos empreendimentos.

A Operação Urbana Faria Lima de 1995, a sudoeste do município, era em uma região considerada já dinâmica para o mercado imobiliário e foi justificada pela necessidade de extensão da via para aliviar o tráfego intenso da Av. Marginal Pinheiros. Nestes locais, poderiam-se adquirir os CEPACs na bolsa de valores, transformados em áreas adicionais de construção, mas inicialmente não se viabilizou. A lei havia definido programa de investimentos que incluiria obras viárias, um novo terminal de ônibus, habitações de interesse social destinadas à venda financiada para a população carente do perímetro e seu entorno, a construção de habitações multifamiliares para venda financiada à população residente em área de desapropriação e que desejasse permanecer na região e a aquisição de imóveis para a implantação de praças e equipamentos institucionais (BRASIL, 2002, p. 89). Exceto pelos prolongamentos viários, até 2002 nenhuma obra do programa havia sido implantada. Não houve procura pelos certificados nas duas primeiras emissões na bolsa, mas no terceiro leilão foram alienados 156.730 CEPACs a um preço de R\$ 1.240,01 o metro quadrado, arrecadando R\$ 194 milhões. Em 2008, foram disponibilizados mais 83.788 CEPACs com valor inicial de R\$ 1.300,00, arrematados por R\$ 1.538,01. No ano seguinte os CEPACs atingiram o valor de R\$ 1.700 cada, tendo sido alienados 55.612 CEPACs, gerando uma renda de R\$ 94 milhões. Até fevereiro de 2009, a Operação Urbana Faria Lima angariou cerca de R\$ 567 milhões para o município (ANDRONI apud MARTYNYCHAN, 2010). As FIGURA 8 e 8 mostram os valores atualizados em 2013, arrecadados pela prefeitura através dos CEPACs e o uso destes recursos.

ENTRADAS		R\$	1.881.219.586,50
<i>Outorga Onerosa</i>	<i>R\$</i>	<i>420.487.635,64</i>	
<i>Leilão de CEPAC</i>	<i>R\$</i>	<i>1.047.908.464,18</i>	
<i>CEPAC - Colocação Privada</i>	<i>R\$</i>	<i>140.971.609,42</i>	
<i>Outras Entradas</i>	<i>R\$</i>	<i>4.039.838,05</i>	
<i>Receita Financeira Líquida</i>	<i>R\$</i>	<i>267.812.039,21</i>	
SAÍDAS		R\$	(1.270.164.524,33)
<i>Obras e Serviços</i>	<i>R\$</i>	<i>(759.869.457,67)</i>	
<i>Habitação de Interesse Social-Real Parque</i>	<i>R\$</i>	<i>(131.230.140,98)</i>	
<i>Taxa de Administração</i>	<i>R\$</i>	<i>(79.011.556,19)</i>	
<i>Despesas Bancárias, CPMF e Outros</i>	<i>R\$</i>	<i>(4.431.754,04)</i>	
<i>Desapropriação</i>	<i>R\$</i>	<i>(171.695.809,54)</i>	
<i>Desapropriação - HIS Real Parque</i>	<i>R\$</i>	<i>(7.810.807,05)</i>	
<i>Transporte Coletivo - Metrô</i>	<i>R\$</i>	<i>(116.114.998,86)</i>	
SALDO FINAL		R\$	611.055.062,17

FIGURA 7 – RESUMO DA MOVIMENTAÇÃO DE CEPACS OUC FARIA LIMA
 FONTE: PSP (2013)

RESUMO - DISTRIBUIÇÃO DE CEPACs

DISTRIBUIÇÃO - AUTORIZAÇÃO CVM	CEPAC	R\$
1ª Distribuição - 26/10/2004	53.830	59.213.000
2ª Distribuição - 28/09/2007	313.460	413.662.359
3ª Distribuição - 20/01/2009	267.769	711.692.915
Total Distribuições	635.059	1.184.568.274
Colocação Privada - Programa	2.500	4.311.800
Total Colocado	637.559	1.188.880.074
Utilizado	(560.801)	
Em Circulação	76.758	
CEPAC - Total	650.000	
CEPAC - Saldo	12.441	

FIGURA 8 – RESUMO DA DISTRIBUIÇÃO DE CEPACS OUC FARIA LIMA
 FONTE: PSP (2013)

Portanto, os projetos de Operação Urbana deveriam ser implantados com o objetivo de recuperação de antigas zonas da cidade de localização privilegiada, que perderam ou tiveram suas funções subutilizadas, muitas vezes caracterizadas por grandes terrenos, com antigas funções industriais e de baixíssima densidade. É o caso da antiga BR-116 no trecho urbano de Curitiba, originalmente eixo de transportes nacional, limitador do desenvolvimento urbano à leste da cidade. Com o deslocamento dos fluxos da rodovia para o Contorno Leste, a via passou a ter caráter de ligação de fluxos urbanos e metropolitanos.

3 TRANSFORMAÇÕES URBANÍSTICAS EM CURITIBA

Curitiba e sua região metropolitana podem ser inseridas no contexto da criação da RMC, ainda na década de 70, quando são instituídas regiões metropolitanas em todo Brasil, quando a cidade, ainda distante dos grandes centros nacionais, passou por transformações espaciais resultantes de programas urbanísticos estruturados. Estas modificações que ocorreram no ambiente urbano são perceptíveis até os dias atuais, visto que as soluções foram aplicadas de maneira contínua por todo esse período.

Podemos entender brevemente o histórico dos planos que nortearam as transformações na cidade, em um período iniciado ainda no começo do século XX, divididos em sete principais documentos: o primeiro, focado no saneamento, iniciado na década de 20 por Saturnino de Brito; em seguida, o Plano de Urbanização, conhecido como Plano Agache ou Plano das Avenidas de 1943; na década de 60, inicia-se o Plano Piloto de Zoneamento com as Unidades de Vizinhança; já na sequência, em 1963, a implantação do Plano de Desenvolvimento; substituído em 1966 pelo Plano Diretor do arquiteto Jorge Wilhelm e IPPUC; depois o Plano Municipal de Desenvolvimento Urbano em 1988; e a última revisão do Plano Diretor já em 2004, com seu alinhamento ao Estatuto da Cidade, mas sem abandonar as principais premissas dos últimos 40 anos.

No início do século XX, com perímetro urbano reduzido ao entorno do Largo da Matriz, um dos primeiros caminhos de saída da capital decorrente do tropeirismo, é o traçado da Estrada do Mato Grosso (atual Rua Emiliano Perneta até a Rua Eduardo Sprada), conexão entre a Praça Tiradentes no centro da cidade (FIGURA 9), até o caminho à oeste, conexão entre as cidades da região sul até São Paulo (IPPUC, 2004 p.34). O texto a seguir pode elucidar as condições da cidade em meados de 1800:

[...] as desamparadas ruas terminavam em brejos quebrantavam o título de capital, assim como a poeira dos verões, os aguaceiros gelados dos invernos, as enchentes, as vidas encalhadas nas noites de coxos e mosquitos, as repetitivas conversas climáticas, a falta de atrativos e liderança [...] (DUDEQUE, 2010, p. 27).

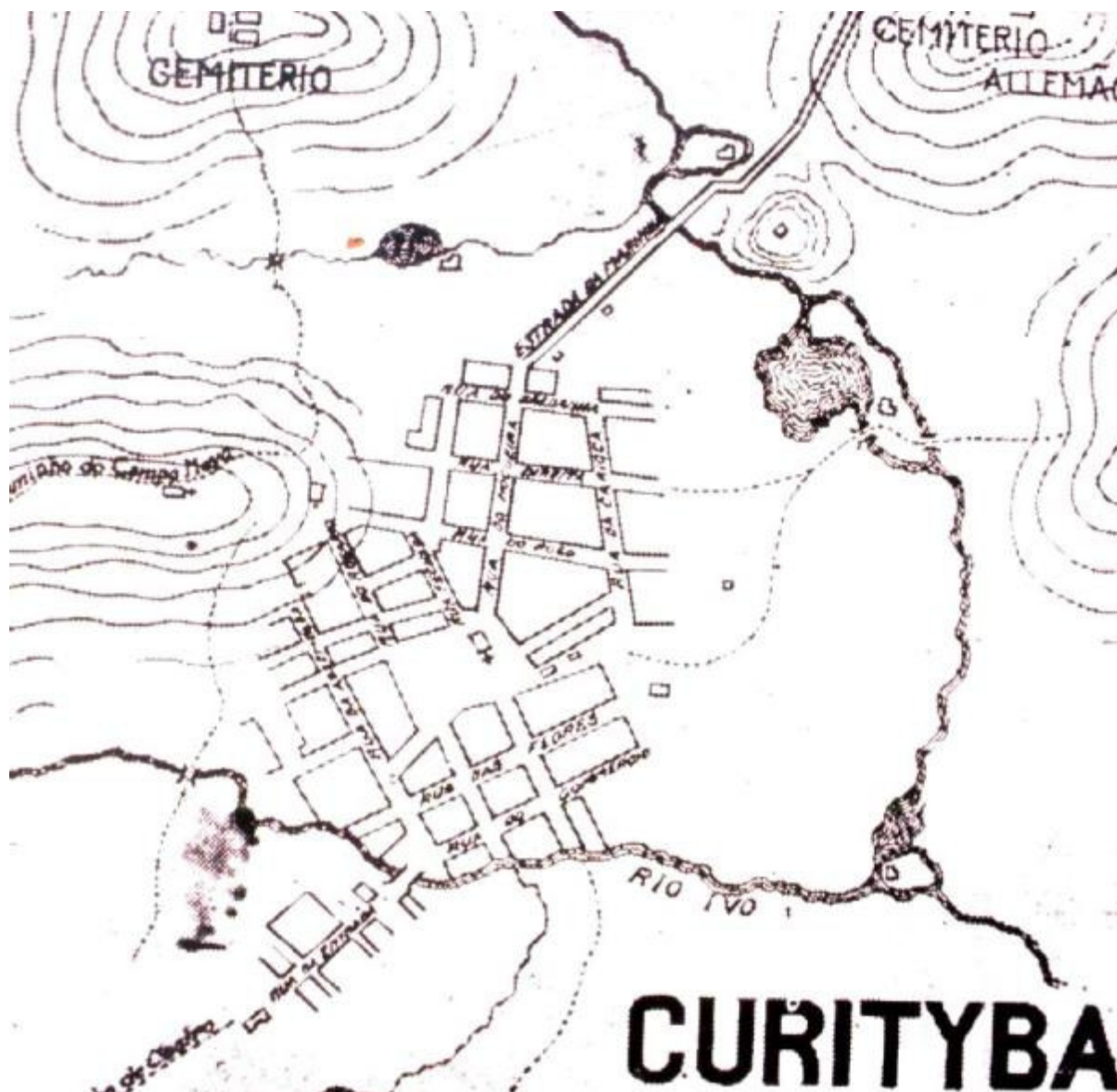


FIGURA 9 – MAPA ILUSTRATIVO DE CURITIBA EM MEADOS DE 1800
 FONTE: IPPUC (2012)

Com a vinda de imigrantes para o Brasil, novas colônias se instalam, dando origem à bairros periféricos e futuramente à municípios limítrofes. Com isso, vias carroçáveis traçam corredores de ligação ente a periferia e o centro da cidade, eixos que corresponderiam hoje à Av. Manoel Ribas, Rua Desembargador Hugo Simas, Rua Mateus Leme, Rua Nilo Peçanha, Av. Anita Garibaldi, Rua Senador Salgado Filho, Rua Nicola Pellanda, Rua Candido Hartmann e Rua Carlos Klemtz. No início do século XX, o eixo do primeiro bonde, que corresponderia à Av. João Gualberto, ligaria os palacetes da erva-mate até o bairro Batel. (IPPUC, 2004, p. 21). Podemos ver pela FIGURA 10 a distribuição da ocupação na cidade em 1906.

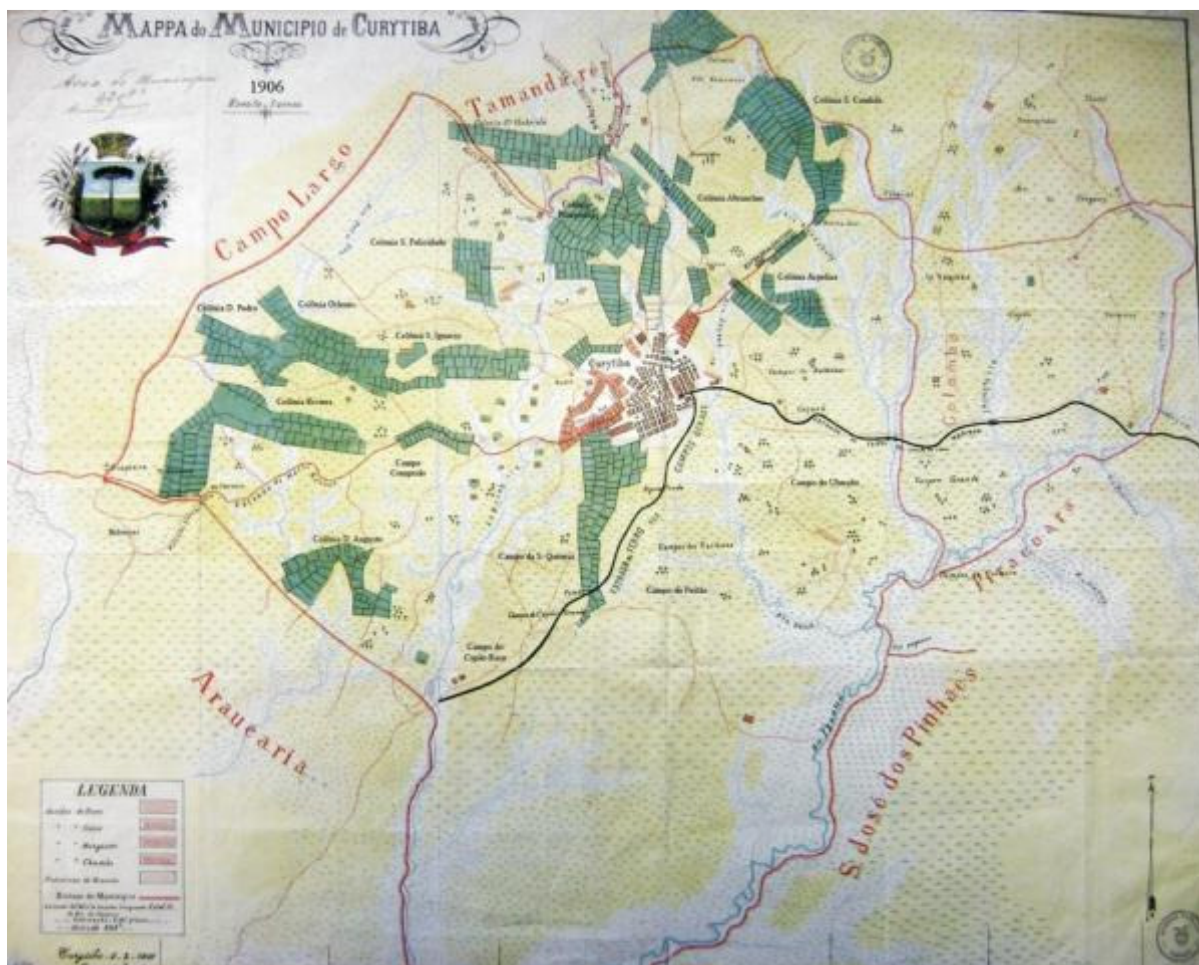


FIGURA 10 - OCUPAÇÃO E VIAS DE LIGAÇÃO EM CURITIBA E MUNICÍPIOS LIMÍTROFES EM 1906
 FONTE: IPPUC (2012)

Ocorrem alterações mais significativas na cidade devido à sua inserção nos fluxos ferroviários e obras de saneamento, responsáveis pela expansão urbana nas primeiras décadas do século XX. Este desenvolvimento é marcado por obras de melhoramentos, como a jardinagem do Passeio Público e de praças, calçamento de ruas e a construção, no lugar do antigo mercado, do Paço da Liberdade para nova sede da prefeitura (DUDEQUE, 2010, p. 35). Com surtos e epidemias recorrentes, intervenções de preocupações sanitaristas levaram a reparos e construção de redes de distribuição de água e coleta de esgoto e de chuvas, projetos técnicos elaborados por Saturnino de Brito em 1921. Seguindo normas e parâmetros, os projetos de pavimentação deveriam ser compatíveis com os de hidráulica e as construções domiciliares deveriam ser aprovadas pela prefeitura, com planta e fachada da edificação integrada ao conjunto do entorno. Apesar das diversas tentativas de melhorias, as enchentes castigaram a cidade até meados da década de 60.

Ainda na década de 40, foi proposta para a cidade uma configuração radiocêntrica com largas avenidas hierarquizadas, com o Plano Agache. Pretendia-se conter a área urbana de Curitiba num círculo sulcado por avenidas conurbadas a partir de noções trigonométricas: avenidas radiais (raios), avenidas diametrais (diâmetro) e avenidas perimetrais (perímetro) (DUDEQUE, 2010, p. 48), que estabeleceriam ligação entre os setores, como mostra FIGURA 11.

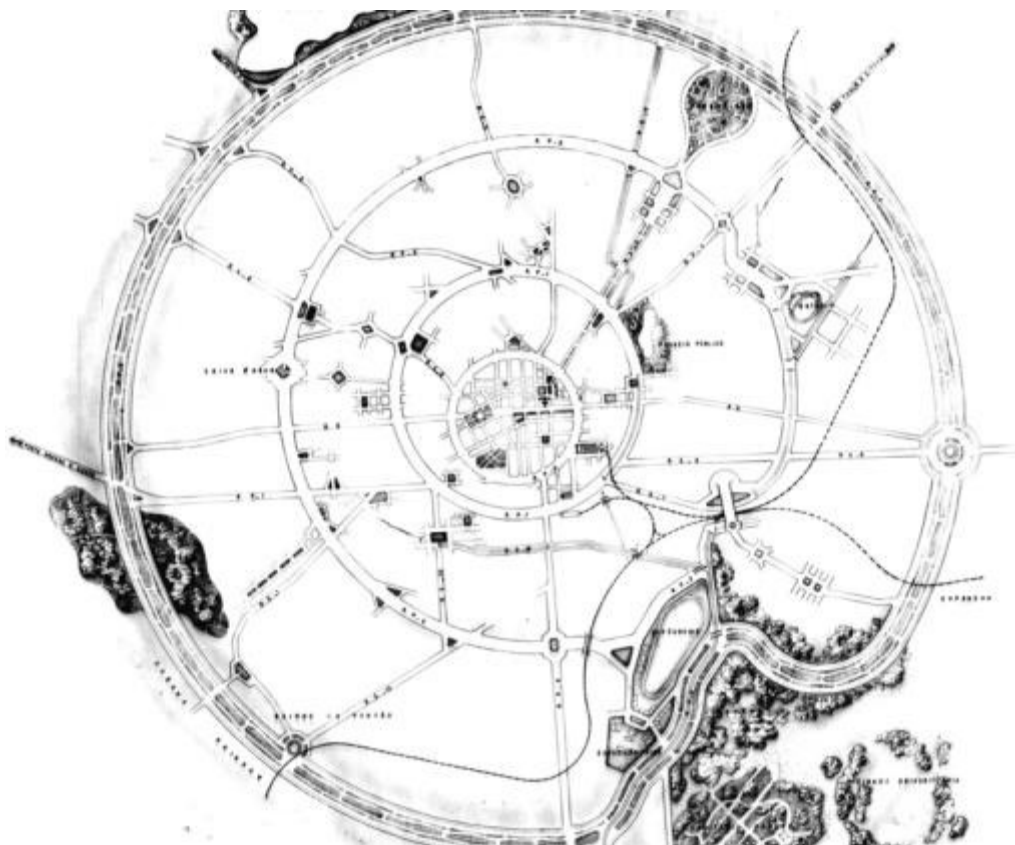


FIGURA 11 – MAPA CONFIGURAÇÃO RADIOCÊNTRICA PLANO AGACHE 1943
FONTE: IPPUC (2012)

Nesta época, atravessar o centro era considerado o maior problema de trânsito, já que os antigos caminhos convergiam para o mesmo ponto, a Praça Tiradentes. As avenidas do plano seriam os limites das zonas, com parâmetros e usos específicos, as quatro perimetrais demarcariam quatro grandes zonas, com uma diminuição progressiva no valor dos impostos cobrados e no tamanho dos edifícios permitidos, no sentido da periferia do círculo, como se a área urbana de Curitiba se dissolvesse num *dégradé* progressivo que se extinguiria na Avenida AP03 (DUDEQUE, 2010, p. 48), criando-se diversos centros funcionais (administrativo, esportivo, militar, universitário, educacional, etc.). Com esse projeto,

a cidade seria dividida em porções com parâmetros e uso distintos, influenciando na diferenciação do valor da terra.

A elaboração do Plano de Agache coincide com a Segunda Guerra Mundial, quando o Brasil vivia sob o Estado Novo de Getúlio Vargas. A cidade vivenciava uma expansão rápida e dispersa, acompanhada de um surto de industrialização, embora a economia do Paraná fosse ainda essencialmente agrícola. Entregue em 1943, seguia prerrogativas de outros planos ligados aos preceitos do modernismo, elaborados para diversas cidades que estabeleceram o automóvel como elemento central e definidor. Le Corbusier, arquiteto expoente deste movimento, buscava representar a cidade moderna em seu Plano Voisin, através da destruição de parte do centro de Paris, que considerava ultrapassado.

A não efetivação do Plano Agache pode ser entendida pelo seu caráter limitadamente urbano. Com a inexistência de um projeto unificado, que não tratava a cidade como um todo ao desconsiderar o que houvesse além do limite das Avenidas Perimetrais, deu-se a esparsa implantação das propostas, que puderam ser vistas pela cidade de maneira muito pontual.

Esta situação se estende até a década de 60, período de aceleração do crescimento e da migração rural-urbana. Curitiba ainda mantinha a centralização dos serviços, a escassez de locais de recreação e uma distribuição esparsa e desordenada dos habitantes, com muitos vazios urbanos e a mistura de pequenas indústrias com comércio e residências (DUDEQUE, 2010, p. 86). Com a mecanização no campo e mudanças estruturais na economia, as taxas de crescimento populacional chegaram a 5,5% ao ano, surgindo a necessidade de adequação através de um novo plano. Podemos notar pela tabela no GRÁFICO 1, que demonstra o crescimento da população em Curitiba entre 1750 e 2010, que a população contava com 360 mil habitantes na década de 60, ultrapassando 600 mil já na década seguinte.

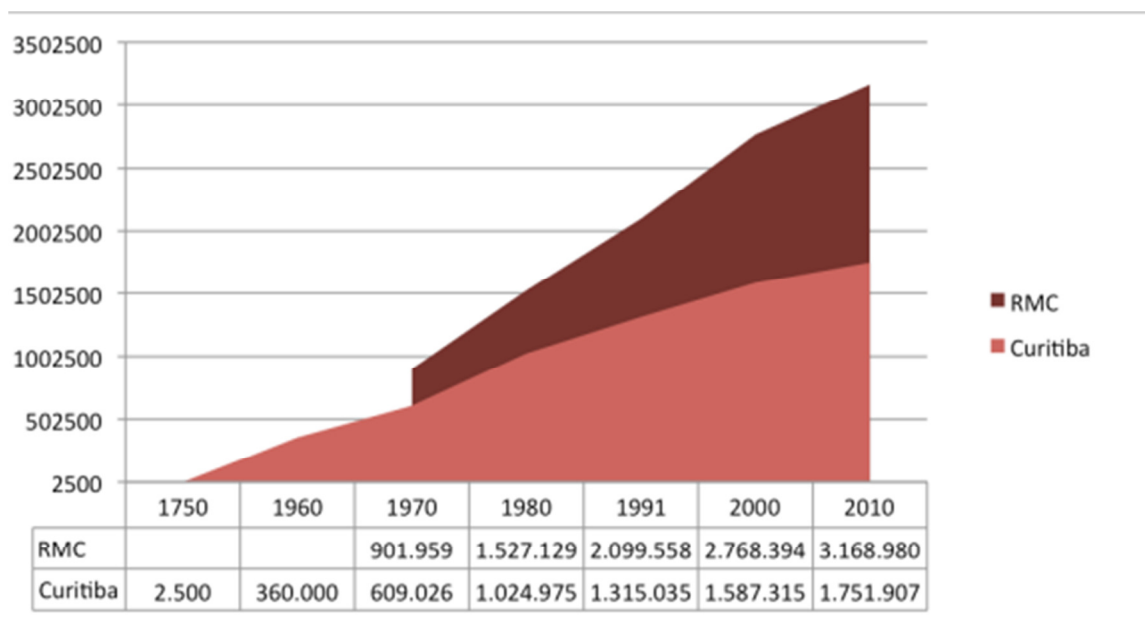


GRÁFICO 1 – CRESCIMENTO POPULACIONAL EM CURITIBA E RMC ENTRE 1750 E 2010
 FONTE: A AUTORA (2012), ADAPTADO DE IBGE (2010).

Nos anos 60, o Plano de Vizinhanças e o Piloto de Zoneamento são propostos para Curitiba, seguindo preceitos modernistas com influência do Plano de Brasília do arquiteto Lúcio Costa, construída na mesma década. Abordava seus conceitos de Unidades de Vizinhança e das Superquadras, que pré-estabeleciam um número de habitantes, prevendo assim a necessidade de escolas, áreas verdes, vias para comércio e residências, além da hierarquia e predominância do sistema viário na estruturação da malha urbana. Seguindo os princípios dos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna (CIAM), que tinham como objetivo a descentralização nas cidades, coletou-se de dados do território e dividiu-se Curitiba em 47 Unidades de Vizinhança. Esta polinucleação era prevista para a fixação do homem no seu território, local onde pudesse exercer as funções básicas de habitação, trabalho e recreação do modernismo lecorbusiano. Com esta divisão seriam criadas 47 microcidades, ocorrendo na realidade a simples renomeação dos 47 Bairros para 47 Unidades. Também foram consideradas para o planejamento, as áreas mais periféricas, reconhecendo as colônias dos imigrantes (nos bairros Santa Felicidade, Umbará e Orleans), até então desconsideradas.

Entre as décadas de 50 e 60, o Brasil vivenciou um forte crescimento econômico com investimentos em infraestrutura, transformações de um período pós-guerra com um planejamento urbano basicamente estatal. O Paraná atravessava uma instabilidade econômica em decorrência da crise do café, seu principal produto

agrícola. Com a intenção de planejar os aspectos considerados necessários para o avanço do estado, criou-se entre 1961 e 1962 a Companhia de Desenvolvimento Econômico do Paraná (CODEPAR), dando início a um planejamento mais técnico, que buscava a escolha de cenários mais desejados para a cidade, estudando dados prévios para poder intervir no território.

As influências da pesquisa do Padre Lebreton no Brasil, que abordava a economia e a sociedade, levaram a contratação da Sociedade para Aplicação dos Gráficos da Mecanografia à Análise (SAGMAC), para elaborarem um plano de desenvolvimento. O estudo solicitado pelo governador Ney Braga, que pretendia uma aceleração da industrialização do Paraná, deveria analisar a urbanização do estado. Entregue em 1963, a Análise da Economia Paranaense: Estudo número 40, com enfoque técnico-administrativo, que apontava os problemas e as potencialidades do local, continha características diferentes dos planos anteriores:

[...] até então, a vulgata urbanística disponível costumava tratar de arquitetura, estética, saneamento e circulação, resumindo-se a planos de avenidas, gabaritos dos edifícios e promessas de obras. Em vez disso, a SAGMACS preocupava-se com problemas sociais das cidades e seus relacionamentos com as regiões circundantes [...] (DUDEQUE, 2010, p. 109).

O Estudo ia além dos limites municipais, analisando uma rede de cidades, abrangendo diversas populações e territórios, prevendo a necessidade de elaboração de planos diretores municipais. Conclui que o estado era dependente e periférico, “mero exportador de café e produtos agrícolas” (DUDEQUE, 2010, p. 106) e que Curitiba poderia “se tornar um polo industrial de importância na região centro-sul do país” (DUDEQUE, 2010, p. 110). Para isto, recomendava quatro programas estratégicos: a construção de uma rodovia entre Curitiba e Joinville; a constituição de um órgão de planejamento e desenvolvimento urbano permanente, pois a aplicação de um plano poderia se alongar por muitos anos (em 1965 é criado o Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba – IPPUC); constituição de uma companhia de desenvolvimento urbano (em 1964 é fundada a Companhia de Urbanização e Saneamento de Curitiba – URBS); e a criação de um Distrito Industrial (em 1975 é criada a Cidade Industrial de Curitiba – CIC).

Com o golpe militar de 1964, o Plano Preliminar de Urbanismo se sobrepõe ao plano da SAGMACS, pois seus ideais eram de direcionamento político contrários ao vigente.

A URBS possuía uma visão de planejamento ainda anterior aos preceitos propostos pela SAGMACS, pois seu foco era em obras sanitárias e de infraestrutura urbana, e também não aceitava interferências de outros órgãos e secretarias em suas proposições. Já a CODEPAR, seguindo as orientações da SAGMACS, exigiria um novo plano para Curitiba, que deveria ser escolhido através de concurso, em contraposição à URBS que ainda insistia na remodelação do Plano Agache (DUDEQUE, 2010, p. 118). A empresa Serete em conjunto com Jorge Wilhelm, de São Paulo, apresentou um estudo dos problemas e potencialidades da capital, alinhado aos ideais propostos pela SAGMACS. Resultou no Plano Urbanístico Preliminar, que contava com um grupo local de acompanhamento, inicialmente composto pelos arquitetos Francisca Rischbieter, Dulcia Aurquínio, Tabajara da Costa e Jaime Lerner.

O Plano Urbanístico Preliminar apresentava um estudo dos fluxos da cidade, com orientação nordeste - sudoeste, eixo que compreendia os bairros mais populosos. (DUDEQUE, 2010, p. 124). Segundo o plano, essa fita urbana era resultado de um conjunto de fatores: as formações geológicas desfavoráveis com predominância de dobramentos no noroeste e sudeste, as florestas nativas ao leste e oeste e os terrenos úmidos e enchentes recorrentes ao sul, devido ao Rio Iguaçu. Estas condições delimitavam um traçado espacial linear.

Com bases no urbanismo progressista, no qual o tráfego era fator determinante dos projetos urbanos, o plano promovia a linearização da cidade, concentrando a população nas habitações e comércio ao longo dos eixos estruturais (correspondendo à Avenida João Gualberto e à Avenida República Argentina). Partindo do centro, com incentivos legais ao adensamento, organizariam o transporte coletivo e promoveriam a consolidação de centros de bairro. A intenção era abandonar as premissas do sistema radial-perimetral, para adotar um conceito de cidade-linear, onde o sistema viário para o transporte público iria determinar a configuração urbana.

Na FIGURA 12 do Mapa do Zoneamento do plano, se estabeleceu um setor especial ao longo do eixo central, a delimitação de algumas zonas predominantemente residenciais e algumas comerciais. Neste mapa, o eixo da rodovia BR-116 foi definido como zona industrial (ZI – cor cinza), e além deste limite seriam determinadas áreas de baixa densidade, e por fim, zonas rurais em todo o entorno da ocupação central. Podemos verificar o predomínio da Zona Rural no

perímetro do município, amortecida por Zonas Verdes, com baixa diversificação dos setores, divididos apenas em residenciais, comerciais e industriais.

PLANO PRELIMINAR URBANÍSTICO - 1965

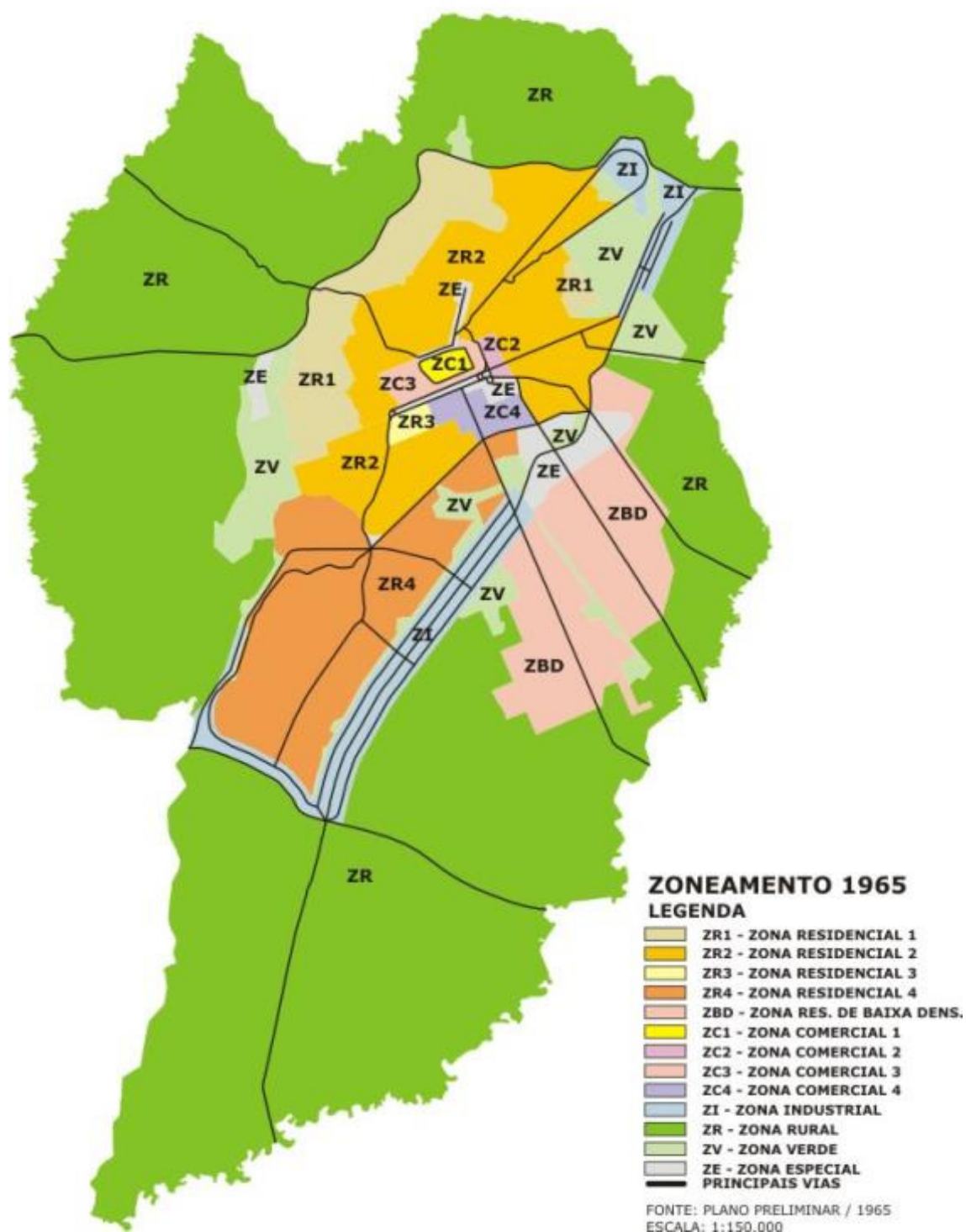


FIGURA 12 – MAPA DE ZONEAMENTO DO PLANO URBANÍSTICO PRELIMINAR DE 1965
FONTE: IPPUC (2012)

O IPPUC exerceria a gerência de execução do plano, com o grande desafio de sua implementação, relacionando o projeto com a realidade da cidade (DUDEQUE, 2010, p. 140). A visão era de que, depois de implantado, o plano iria alterar a cidade gerando uma nova realidade, o que ocasionaria a necessidade de uma revisão deste plano. Portanto, transformado em lei, deveria possuir mecanismos para ser um instrumento aberto, que poderia ser revisado e reestudado, representando uma ruptura no pensamento urbanístico.

A ditadura política, divergências administrativas, além de conflitos entre o IPPUC e a URBS, resultou na estagnação do plano. Na década de 70, o arquiteto Jaime Lerner foi indicado para prefeitura da cidade, e novamente o IPPUC tornou-se atuante na aplicação do plano. No Brasil ocorria o período chamado de milagre econômico, com rápido crescimento da economia, forte industrialização, e também acirramento das desigualdades sociais, além de sofrer as consequências da primeira Crise do Petróleo de 1974.

As medidas adotadas para a implantação do plano são de viés modernista, pois uso do solo, transporte, vias de circulação, recreação, habitação, promoção social e trabalho são norteadores do plano. Algumas propostas não seriam possíveis de serem implantadas, como as grandes quadras com parques lineares e edifícios soltos nos lotes com recuos enormes, pois a manutenção da propriedade privada do solo não permitiria a alteração da configuração urbana destas quadras, já dividida em lotes privativos pequenos. Sofrendo alterações na concepção dos eixos estruturais, estes passaram a contar com três avenidas paralelas (sistema trinário), com a via central para circulação do ônibus coletivo e de tráfego lento para automóveis, permitindo edifícios de grande altura e com embasamento para galerias de comércio, e contaria com duas vias paralelas à central, de tráfego rápido em ambos os sentidos. No centro da cidade, com protesto da população e comerciantes, ocorreu o fechamento para automóveis da Rua XV de Novembro, tornando-se calçada exclusiva de pedestres.

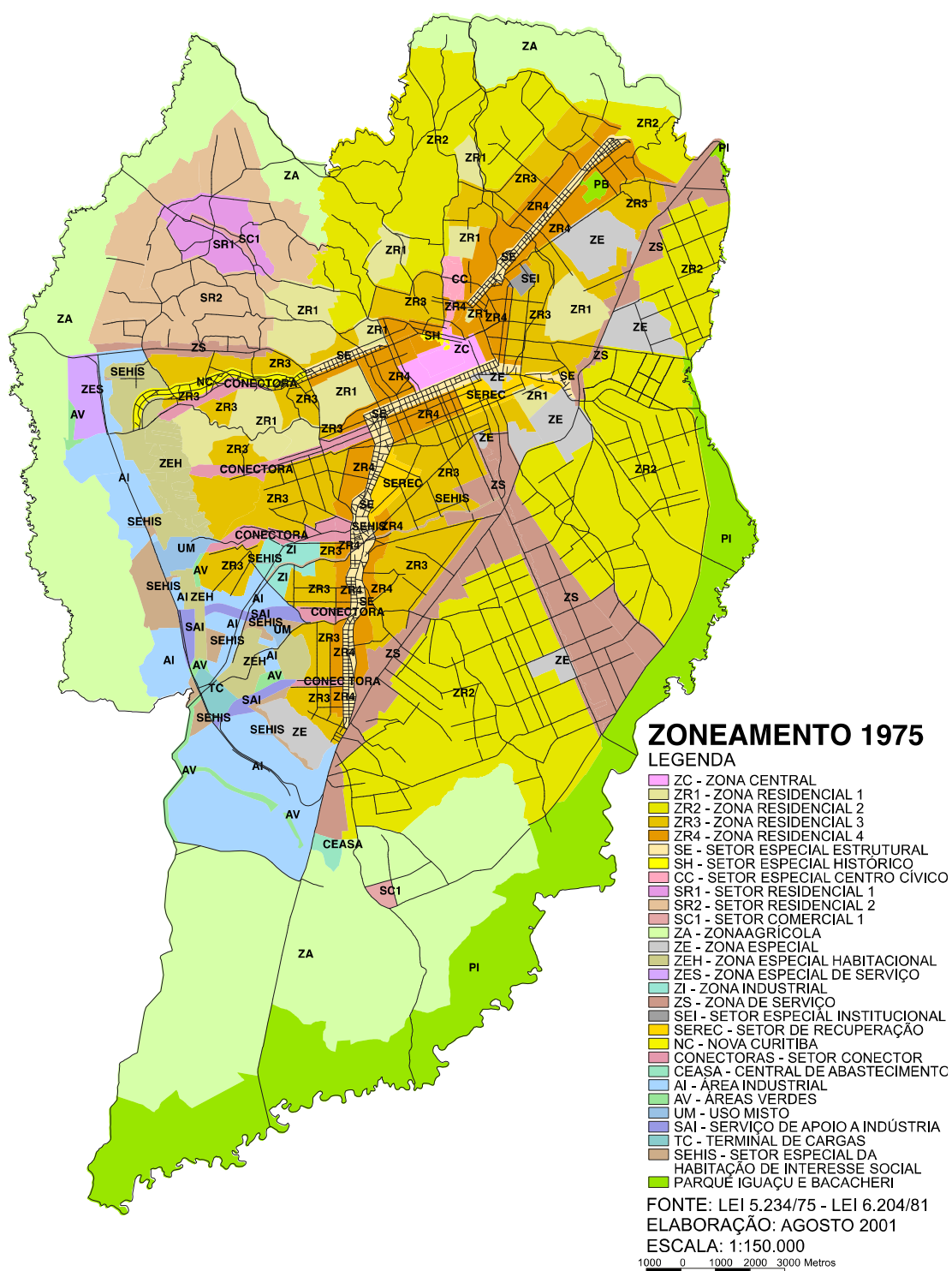
No período entre os anos de 1972 e 1975 ocorrem mais transformações: a criação de diversos parques para o lazer, justificados como saneamento e contenção de cheias (Parques Barigui, São Lourenço e da Barreirinha), a proposição da nova Lei Municipal de Zoneamento, o calçamento de parte do Centro, a aplicação do conceito de linearização com a implantação das Avenidas Estruturais e Vias Conectoras, além de contar com vinda de montadoras de ônibus urbanos,

representando o início da industrialização em um distrito (CIC) e a delimitação do Setor Histórico no centro da cidade.

Dado o contexto de crise internacional do petróleo, tem-se uma expansão das cidades e de suas economias, onde a industrialização seria entendida como única forma de progresso, quando termos como ecologia começam a despontar. Esta crise e consequente elevação de mais de 600% do valor do barril do petróleo leva ao fortalecimento do transporte coletivo, como ônibus e metrô, com enfraquecimento do uso do automóvel particular. Despontam também críticas à arquitetura moderna, até então em foco:

[...] identificavam a origem de muitos dos problemas das cidades nas décadas de 1960 e 1970 na adoção do receituário urbanístico da Carta de Atenas, caracterizado, principalmente, pela separação das atividades urbanas; combinação de baixa densidade com verticalização; pela política de tabula rasa nas intervenções em centros históricos; a indefinição de muitos espaços abertos modernos; e pelos muitos problemas de conforto ambiental apresentados por edifícios que eram modernos apenas na aparência, não na sua concepção. (MAHFUZ, 2002).

Em Curitiba, têm-se a consolidação do Plano Wilhelm-IPPUC, que buscou a reciclagem dos espaços. Em meio à crise econômica, têm-se a segunda gestão de Jaime Lerner e nos anos que se seguiram, foram criadas novas Vias Conectoras no sistema viário, delimitando novos eixos como o do Mossunguê (conhecido como Ecoville) e a Conectora 5 na Cidade Industrial. Justificados como locais com tendências de adensamento das ruas e avenidas existentes resultariam na alteração dos valores da terra vinculados à especulação imobiliária, já que a alteração da via era acompanhada de novos parâmetros de uso e ocupação, permitindo edifícios de grande porte. Na FIGURA 13 é possível visualizar o novo zoneamento proposto pelo Plano Wilhelm-IPPUC, que transformou a configuração urbana de Curitiba no período entre 1972 e 1982 (DUDEQUE, 2010, p. 278). O mapa apresenta uma diversificação das zonas em geral, com a marcação dos eixos estruturais nos Setores Especiais e das Vias Conectoras, zonas específicas para o Centro Cívico e para o Centro de Abastecimento do Paraná (CEASA) e Industrial ao sul. O eixo da BR-116 foi transformado em Zona de Serviço e a predominância da Zona Residencial 2 além dos seus limites. Diminuiu-se a Zona Agrícola em todo perímetro, e delimitou-se uma grande zona do Parque Iguaçu.



IPPUC - INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE CURITIBA
 SUPERVISÃO DE INFORMAÇÕES
 Rua Bom Jesus, 669 - Cabral - Curitiba - Paraná - CEP 80.035-010 - Fone: (55 41) 3250-1414 - Fax (55 41) 3252-6679 - E-Mail= geo@ippuc.org.br
 SETOR DE GEOPROCESSAMENTO
 KL

FIGURA 13 – MAPA DE ZONEAMENTO DE 1975
 FONTE: IPPUC (2012)

Entre 1983 e 1988 ocorre um forte endividamento dos países subdesenvolvidos. Mudanças na ênfase da arquitetura e urbanismo em geral, submetem o planejamento urbano aos conceitos das ciências sociais. Neste período, com Roberto Requião à frente da prefeitura, os indicadores sociais até então à margem dos planos, passam a embasá-los. Uma reestruturação resulta no Plano Municipal de Desenvolvimento Urbano – Estrutura Policêntrica de Curitiba (DUDEQUE, 2010, p. 299), que abordava dados geológicos, história da ocupação da cidade, mapas do sistema viário com sua distribuição e utilização, mapas de transporte coletivo, de renda e populacional. Incentivava os centros de bairros consolidados com serviços e comércios, como nos bairros Portão, Bacacheri, Hauer, Pinheirinho e Santa Felicidade. Com o fim do mandato, as propostas não foram adiante, e em 1989 ocorre o terceiro mandato de Lerner, com ampliação contínua do sistema de transportes, com objetivo de integração das cidades limítrofes (DUDEQUE, 2010, p. 312). Há uma disparada no aumento do número de automóveis, e não existiam planos estruturados para a intensificação deste tráfego.

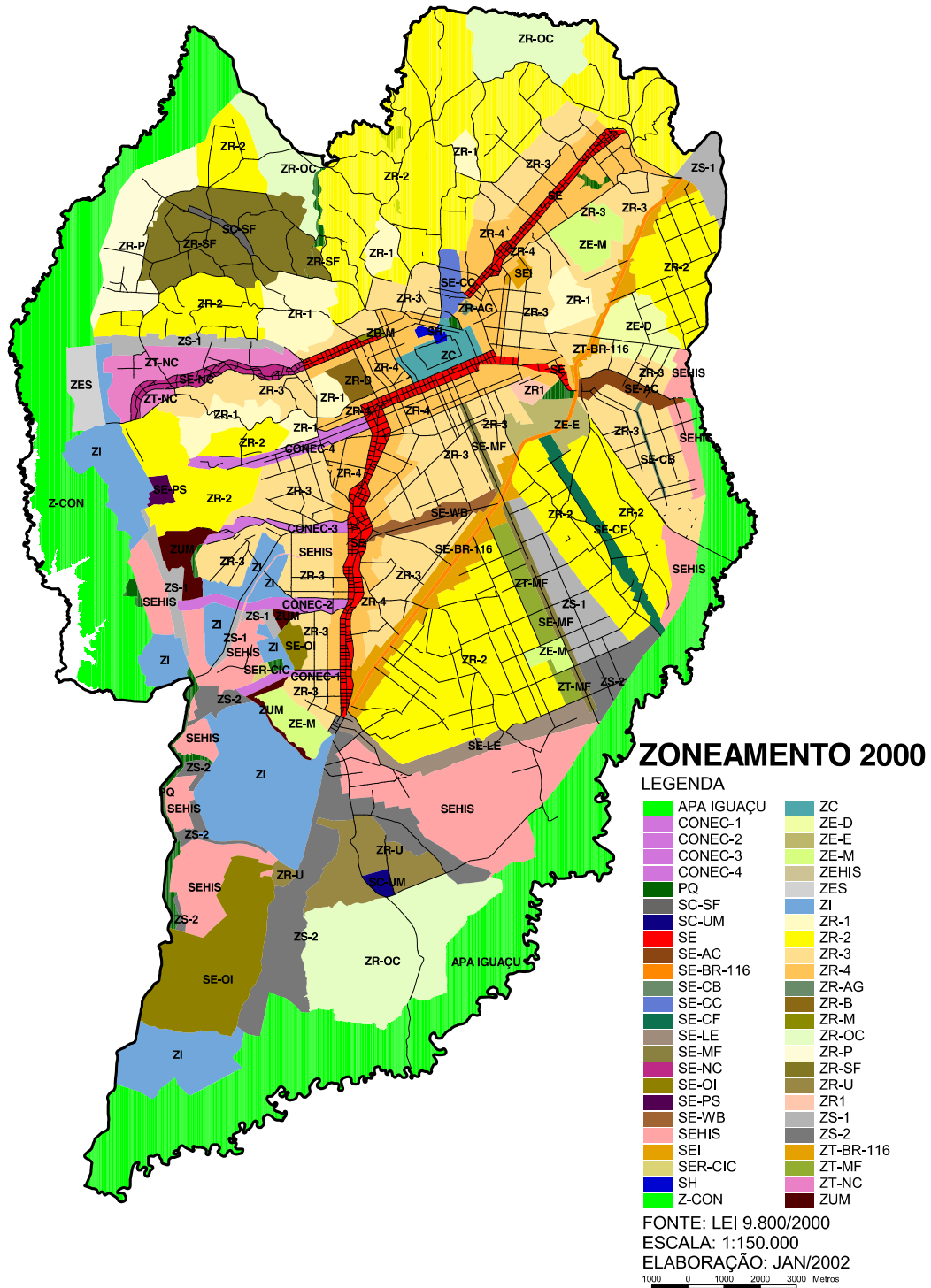
A intenção de implantar a CIC era de direcionar a expansão da cidade para oeste, em direção ao município de Araucária, evitando assim a ocupação do bairro Boqueirão, onde então surgiriam inúmeros novos loteamentos. Para atender a demanda de tráfego para a indústria, são criadas novas conectoras criando um eixo rodoviário para interligação entre as BR-277 e BR-116.

No início deste século, Dudeque (2010, p. 390) avalia que Curitiba possui virtudes no seu planejamento, seguindo uma sequência quase contínua de planos com ênfases equilibradas, apesar dos diferentes enfoques, constatando que um “conjunto coerente de princípios urbanísticos foi aplicado, com pequenas variações”.

Com a realidade de metropolização da região, uma nova Lei de Zoneamento entra em vigor em 2000, ainda seguindo as premissas do Plano Diretor de 1966. Dentre as alterações, a criação de um eixo de integração e desenvolvimento metropolitano na BR-116, ainda de gestão federal pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) – além de outros novos eixos de adensamento. Previam-se alterações significativas para os bairros cortados pela rodovia, ocupada até então por estabelecimentos de comércio e serviço ligados ao transporte. Deveria alterar este perfil, tornando-se elemento de integração metropolitano, com a implantação de sistema de transporte de grande capacidade e a diversificação de usos (PMC, 2000). Para isto, permitia a construção de edifícios comerciais e

residenciais com até 12 pavimentos, com altura livre nos polos, onde se localizariam as estações do transporte público. Uma nova lei também alteraria o instrumento do Solo Criado, antes somente vinculado ao Fundo Municipal de Educação, que poderia também ser utilizado para preservação de áreas verdes, ampliando o mecanismo de transferência de potencial construtivo para preservação não só do patrimônio histórico, mas também ambiental. Criou-se um Anel de Conservação Sanitário Ambiental para preservar as bacias dos rios de abastecimento da cidade.

Na FIGURA 14 é possível identificar a diversificação das zonas da lei de 2000. Há a manutenção dos Setores Especiais das Vias Estruturais e Conectoras, a predominância da Zona Residencial 4 nas vias rápidas paralelas aos eixos, e na sequência as ZR-3 para amenização da verticalização. Há ainda grande quantidade de zonas ZR-2 e pontualmente de ZR-1, exclusivas de residências unifamiliares. Manteve-se a Zona Central, do Centro Cívico e Industrial na CIC. Além da já existente Área de Proteção do Rio Iguaçu, também se cria a oeste uma faixa de preservação do Rio Passaúna e uma zona de Contenção de Ocupação, além de outras Zonas de Ocupação Controlada em locais de maior fragilidade e sem intenção de adensamento. O eixo da BR-116 é agora delimitado como Setor Especial (SE BR-116 na cor laranja). Cria-se Setores de Transição ao longo de diversas vias, como na Avenida Marechal Floriano Peixoto, na própria BR-116 e no Mossunguê e também Setores Especiais de Habitação de Interesse Social em um anel mais periférico. É visível a variação dos parâmetros de ocupação vinculados ao sistema viário e a condicionantes ambientais.



IPPUC - INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE CURITIBA
 SUPERVISÃO DE INFORMAÇÕES

Rua Bom Jesus, 669 - Cabral - Curitiba - Paraná - Brasil - CEP 80.035-010 - Fone: (55 41) 3250-1414 - Fax: (55 41) 3254-8661 - E_mail: geo@ippuc.org.br

CE

FIGURA 14 – MAPA ZONEAMENTO 2000
 FONTE: IPPUC (2012)

Nas décadas de 80 e de 90, influenciados pelos desígnios da Reforma Urbana, novos instrumentos são incorporados às práticas do planejamento urbano, e a participação popular em debates sobre os rumos das cidades são uma nova realidade. Os artigos da Política Urbana da nova constituição de 1988 são regulamentados em 2001 pela Lei Federal nº 10.257, conhecida como Estatuto da Cidade, que previa novos instrumentos para serem utilizados de acordo com a realidade de cada município, permitindo a intervenção no ordenamento territorial com autonomia. Com o objetivo de adequar a esta Lei Federal, um novo Plano Diretor entra em vigor em Curitiba em 2004. Dentre alguns instrumentos já conhecidos pelo planejamento da cidade estão o Solo Criado, a Transferência do Direito de Construir e como inovação as Operações Urbanas Consorciadas (FIGURA 15).

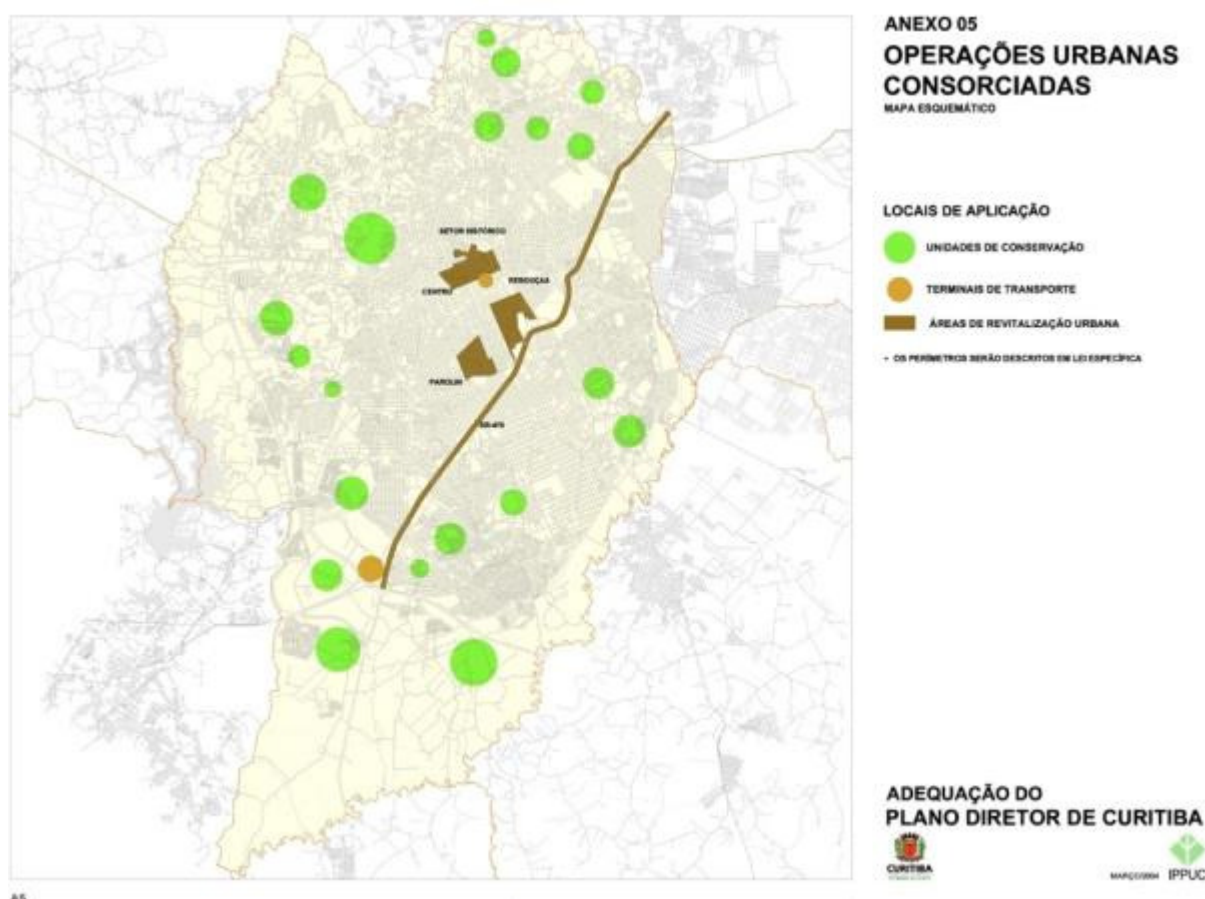


FIGURA 15 – ANEXO 05 DO PLANO DIRETOR DE CURITIBA: OPERAÇÕES URBANAS CONSORCIADAS
FONTE: IPPUC (2004)

4 A OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA LINHA VERDE

A cidade de Curitiba, com uma superfície de 432,17 km², é ocupada por 1.751.907 habitantes (IBGE, 2010), distribuídos em 75 bairros. Com mais 26 municípios circundantes, forma uma região metropolitana, totalizando 3.174.201 de habitantes. Nos últimos anos, a região apresentou decréscimo na taxa de crescimento populacional: na década de 70, a RMC apresentou um dos maiores índices do país com 5,30% ao ano; nos anos 80 caiu para 2,90% ao ano; 3,12% ao ano na década de 90 e entre 2000 e 2010 caiu para 1,36%, enquanto em Curitiba a taxa foi de 0,96%. Pela FIGURA 16 podemos acompanhar o mapa da evolução da ocupação na RMC.

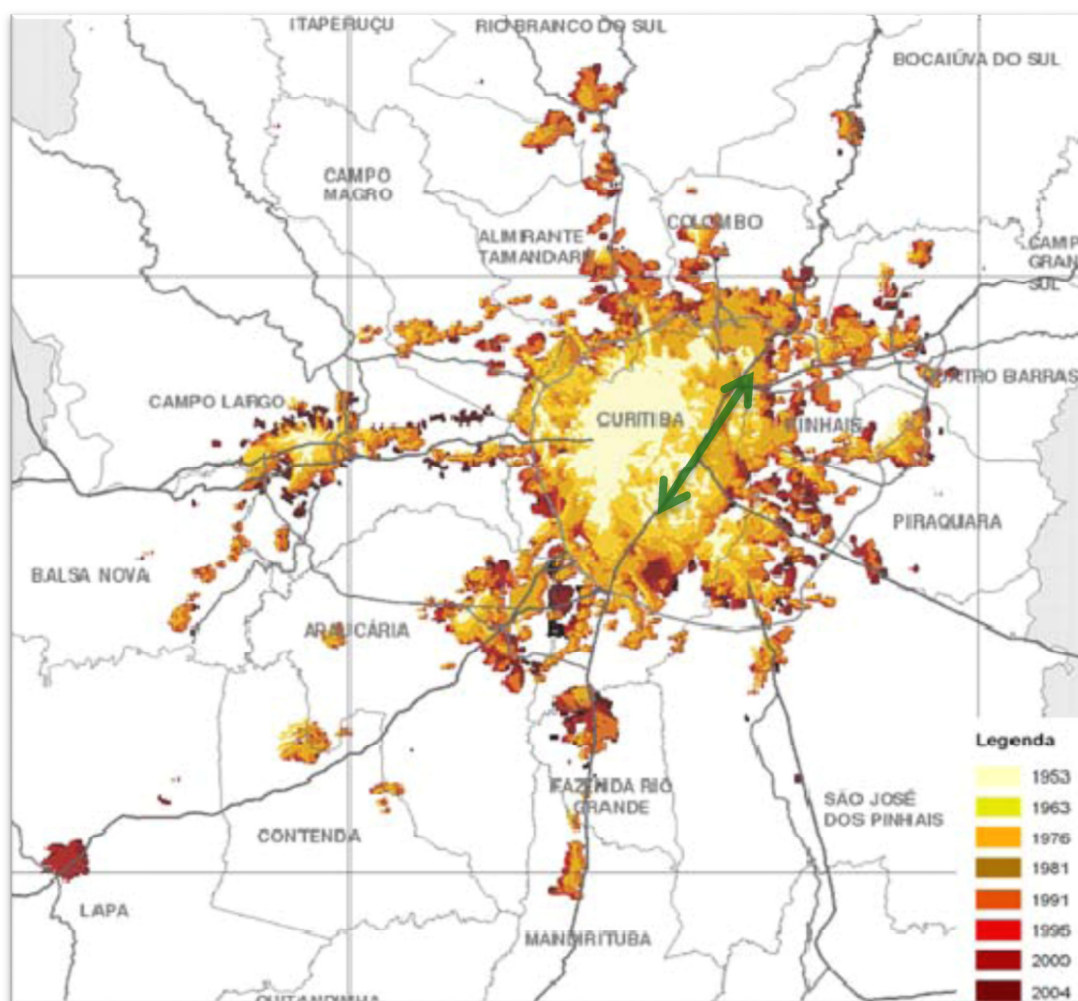


FIGURA 16 – MAPA DA EVOLUÇÃO DA OCUPAÇÃO RMC
FONTE: FIPE (2012)

Após vigência de mais de 35 anos, a Lei do Plano Diretor de Curitiba de 1966 passou por uma revisão em 2004 para se adequar ao Estatuto da Cidade, com a criação da nova Lei Municipal nº 11.266. Porém, a Lei de Zoneamento de 1975, que havia sido recentemente alterada no ano de 2000, sofreu poucas alterações. Esta revisão do plano foi necessária para regulamentar alguns instrumentos de gestão previstos no Estatuto, além de buscar a flexibilização de alguns conceitos. Dentre eles, definiu as Operações Urbanas Consorciadas, de aplicação relativamente nova no país e até então inexistente na cidade.

A criação da Operação Urbana Consorciada Linha Verde se inseriu neste contexto. O projeto localiza-se ao longo do eixo da antiga BR-116, rodovia federal inaugurada ainda na década de 60 (FIGURA 17), atravessando 22 bairros no sentido norte-sul. Com a conclusão do projeto do Contorno Leste em 2002, os fluxos rodoviários foram deslocados para fora dos limites do município, com o objetivo de desviar o tráfego intenso de caminhões e transporte de cargas e passageiros do perímetro urbano, já que a via passou a integrar fluxos diários de transportes municipais e metropolitanos. Com isso, a operação e administração da via passou ao governo municipal. Tem seu perfil de transportes alterado, de inserção de fluxos de um contexto nacional, para integrar um fluxo de transportes metropolitano, ou seja, de um contexto interurbano para o intra-urbano, transformando a via regional em urbana (VILLAÇA, 1998 p.82).



FIGURA 17 – RODOVIA BR-116 NA DÉCADA DE 60 NO BAIRRO TARUMÃ
FONTE: DER (2013)

A implantação da Operação teria como objetivo propiciar uma ocupação ordenada da região através da valorização dos espaços, do atendimento à população de áreas irregulares, com a diversificação dos usos do local com diferentes adensamentos, gerando uma dinâmica urbana. Para isso, foram previstas obras e intervenções: desapropriações de imóveis, conclusão do projeto em andamento da Linha Verde setor Sul (já parcialmente entregue), implantação de áreas verdes e de espaços públicos para lazer e circulação, reurbanização de vias adjacentes, implantação de novas vias e ciclovia, implantação e recuperação dos sistemas de coleta de esgotos e drenagem, a construção de equipamentos públicos e de mobiliário urbano. Para o sistema viário projetou-se a implantação do sistema de transporte coletivo em um eixo estrutural com canaleta exclusiva, nos mesmos moldes já existentes em outras vias da cidade, que prevê a verticalização e consequente aumento da densidade populacional do eixo, com diversificação de usos: residencial, comercial, serviços e industrial (FIPE, 2012).

Dada a extensão do projeto, criaram-se três setores de influência para um tratamento específico de cada localidade, com a intenção de amenizar as desigualdades: Norte, abrangendo os bairros Atuba, Tingui, Bacacheri, Bairro Alto e Jardim Social; Central, com os bairros Tarumã, Cristo Rei, Capão da Imbuia, Jardim Botânico, Cajuru, Jardim das Américas, Prado Velho, Guabirota, Parolin e Sul, com os bairros Hauer, Fanny, Novo Mundo, Xaxim, Capão Raso, Pinheirinho, CIC e Tatutaqura (CURITIBA, 2011).

Em 2011, esse perímetro contabilizava uma população de 82.000 habitantes em uma área de aproximadamente 2.000 ha, densidade de 40 hab./ha, valor próximo da média do município de 40,30 hab./ha, considerado de baixa densidade. Possuía 5,7 milhões de metros quadrados de área construída, com densidade construtiva de coeficiente de aproveitamento 0,27 (FIPE, 2011 p.5), índice que representa o total de metros quadrados construídos divididos pela área total dos terrenos, indicando que o local caracterizava-se pela baixa densidade de área construída.

Na FIGURA 18, do ano 2000, temos as características predominantes: construções horizontais de baixo e médio padrão, com usos comercial, serviço, residencial e industrial de menor relevância, em grades terrenos além de muitas áreas desocupadas ou subaproveitadas.

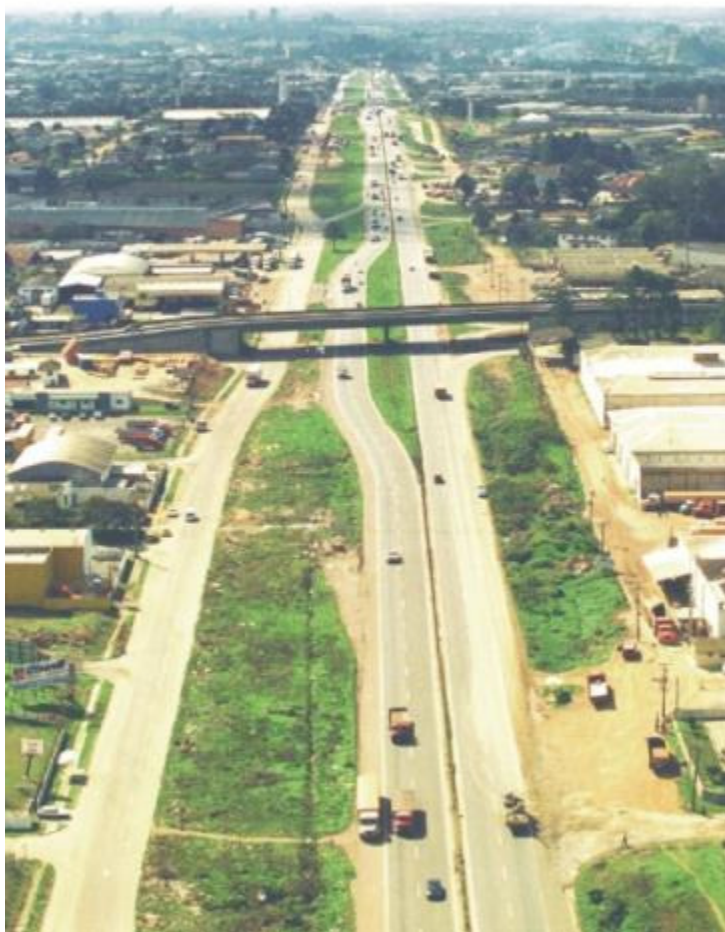


FIGURA 18 – TRECHO URBANO BR-116 EM 2000
FONTE: IPPUC (2012)

Um estudo de viabilidade econômica realizado pela FIPE (2011, p. 1) constatou que a área total construída efetivamente edificada em todo mercado imobiliário de Curitiba, no período entre 2005 e 2011, foi de 2,8 milhões de metros quadrados por ano, e a média anual de áreas acrescidas onerosamente foram de apenas 140.934 de metros quadrados no mesmo período, representando apenas 5% de área. A Lei da OUC-LV permite elevar os coeficientes de aproveitamento com a compra de potencial através de certificados. Segundo análise deste mesmo estudo, a existência na cidade de diversas modalidades de concessão de solo criado pode gerar uma concorrência à procura pelas CEPACs da Linha Verde.

Também se constatou na região abundância de terrenos subutilizados, com variação nos valores de venda entre os bairros. Considerando os terrenos vagos e os possíveis de serem renovados, existem aproximadamente 2,1 milhões de metros quadrados de área disponível, distribuídas em 16.886 lotes. Com a lei, poderia ser

alcançado um estoque de Área Construída Adicional de 4,475 milhões de metros quadrados, de acordo com o acréscimo proposto por diferentes coeficientes para cada zona e setor, sendo quase 75% do total para o uso residencial (FIPE, 2011, p. 7). Esta área adicional pode ser convertida em certificados, através da multiplicação por um fator. Assim, seriam emitidas 4,83 milhões de CEPACs a um custo unitário inicial de R\$ 200,00, sendo possível arrecadar entre 1,5 e 3 bilhões de reais em todo o prazo da operação (FIPE, 2011, p. 12).

OUC-LV - Área Construída Adicional ACA

Setor	A.Terr. Renovável FINAL	Acrescimo Coeficiente Proposto OUC-LV	ACA Total
NORTE			
Polos	168.144	3,00	504.432
ZT	275.269	1,5	412.904
SE-Set. Espec	121.178	3,00	363.534
ZR4	1.850	0,75	1.388
Total Norte	566.441	2,3	1.282.257
CENTRO			
Polos	233.304	3,00	699.913
ZT	223.912	1,5	335.868
SE-Set. Espec.	41.886	3,00	125.657
ZR4	11.009	0,75	8.257
ZED	138.883	0,75	104.162
Total Centro	648.995	2,0	1.273.858
SUL			
Polos	164.516	3,00	493.548
ZT	501.961	1,5	752.941
SE-Set. Espec	222.326	3,00	666.979
ZR4	7.916	0,75	5.937
ZS	-	-	-
ZI	-	-	-
Total Sul	896.719	2,1	1.919.405
TOTAL OUC-LV	2.112.155	2,1	4.475.520

Estimativa do Numero de CEPAC's

Setor	ACA Res	Fator Equiv Médio	CEPAC's Necessários	ACA N-Res	Fator Equiv Médio	CEPAC's Necessários	Total CEPAC's
Norte	960.000	1,11	864.865	320.000	1,05	304.762	1.169.627
Central	765.000	0,75	1.020.000	510.000	0,71	718.310	1.738.310
Sul	1.535.000	1,01	1.519.802	385.000	0,96	401.042	1.920.844
Total			3.404.667			1.424.113	4.828.780

FIGURA 19 – TABELA DE ACA E ESTIMATIVA DO NÚMERO DE CEPACS DA LINHA VERDE
FONTE: FIPE (2011)

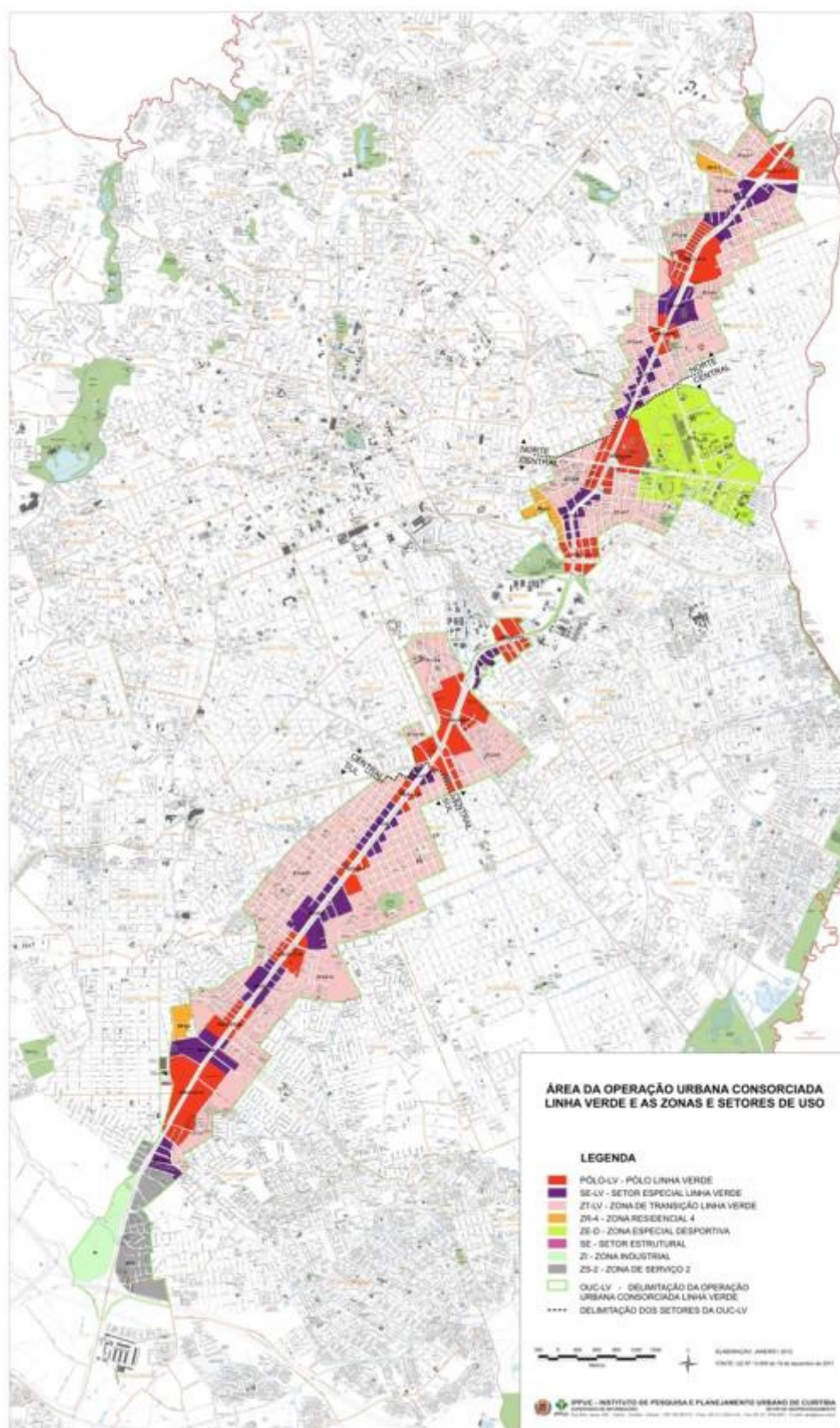
A FIGURA 19 mostra a Área Construída Adicional (ACA) calculada através do levantamento das áreas de terrenos passíveis de renovação, multiplicados pelo acréscimo de coeficiente construtivo, de acordo com a zona em que está inserido. Com isso, chega-se aos valores respectivos de áreas adicionais por setor, que totalizam a área adicional da operação. Com isso é possível estimar o número de CEPACs, multiplicando o valor da ACA de cada setor por um fator de conversão, totalizando o número de certificados emitidos.

Como a viabilidade econômica da Operação depende do valor arrecadado através da emissão e compra dos Certificados de Potencial na bolsa de valores, deve-se considerar que a dinâmica da economia é influenciada por diversos fatores, desde riscos do mercado mundial, liquidez internacional de recursos, disponibilidade interna de crédito imobiliário, cenários de estabilidade econômica, até taxas de desemprego e de inadimplência no crédito (FIPE, 2011, p. 7). Além de incentivos por estas trocas fiscais de certificados, a lei ainda prevê também incentivos construtivos por determinados usos, estacionamentos e por remembramentos dos lotes (CURITIBA, 2011, p. 7).

Na Lei da OUC-LV consta a Tabela de Usos Permitidos e Usos Tolerados, Parâmetros de Uso e Ocupação do Solo Básico, com Potencial Adicional e Gerais (ANEXO II). Para entendimento da tabela algumas considerações sobre os parâmetros são necessárias. O Coeficiente de Aproveitamento é a relação entre a área edificável (construída) e a área do lote, ou seja, é o número que se deve multiplicar pela área do lote para obter a área total possível de ser construída. A Altura determina o número máximo de pavimentos. A Taxa de Ocupação é a relação entre a área de projeção no plano horizontal da construção e a área do lote, representando a porcentagem de solo que pode ser edificada. Os Recuos são os afastamentos obrigatórios da edificação com relação aos alinhamentos e às divisas, tanto frontal, representando quantos metros do alinhamento do lote com a rua a edificação deve ser recuada, e os laterais, quantos metros das divisas a edificação deve estar afastada, deixando assim áreas livres entre os lotes, ou não, quando este valor é facultado. E os Lotes Mínimos e Testada são parâmetros de área e largura frontal do lote, no caso de loteamentos e desmembramento de glebas maiores.

O perímetro da Linha Verde foi dividido em sete tipos de zonas com diferentes parâmetros estabelecidos em tabela, e delimitados espacialmente conforme a FIGURA 20. Neste mapa das zonas, na cor vermelha estão delimitados

os Polos, que permitem alta e média densidade através de coeficiente de aproveitamento 4, a verticalização dos edifícios com altura livre e com usos comercial, serviços e habitacional e lotes mínimo de 1.000 m²; Na cor roxa, os Setores Especiais, trechos localizados ao longo do eixo da via, delimitados entre os Polos, com média e alta densidade através do coeficiente de aproveitamento também 4, a verticalização com altura de pavimentos livre, mesmo usos permitidos para o Polo, mas com recuos maiores e menor taxa de ocupação e lotes mínimos também de 1.000 m²; Na cor rosa, as Zona de Transição, seriam área limítrofes de amenização entre a Operação e as demais quadras dos bairros, já com média densidade e coeficiente de 2,5, verticalização limitada com altura máxima de 8 pavimentos, lotes mínimos menores, de 450 m² e uso predominante residencial e serviços além de comércio local; Na cor laranja, propôs-se a Zona Residencial 4, pontuais em apenas 3 locais, limítrofe ao setor estrutural também para amenização de impacto, verticalização limitada com altura máxima de 8 pavimentos e coeficiente de aproveitamento 2,5, com lotes mínimos de 450 m², uso residencial e serviços locais; Na cor verde foi delimitada uma Zona Especial Desportiva, com equipamentos institucionais voltados a atividades esportivas, lotes mínimos de 1.000 m², recuos amplos, altura máxima de 8 pavimentos e coeficientes entre 1 e 2,5, local onde hoje se localiza o Estádio do Pinheirão da Federação Paranaense de Futebol (em processo que corre na justiça pela sua venda para outros fins), o hipódromo do Jockey Clube do Paraná, além do Ginásio de Esportes Prof. Almir Nelson de Almeida (Ginásio do Tarumã); em cinza claro a Zona de Serviço e verde claro a Zona Industrial, para usos industriais e apoio de tráfego rodoviário, limitada a locais específicos no extremo sul do eixo, com altura máxima de 2 pavimentos e coeficiente de aproveitamento 1, lote mínimo de 450 m², onde não é permitida aquisição de área adicional de construção.



Apesar da predominância visual no mapa da cor rosa, da Zona de Transição para amortecimento da verticalização nos bairros adjacentes, é nas quadras com testada para o eixo onde são permitidos os usos e ocupação de maior densidade e gabaritos mais elevados. Portanto, a alteração do perfil se dá não só ao longo da via, anterior Zona de Serviços, mas também nestes bairros imediatos, também atingidos por setores do novo zoneamento.

A localização dos Polos, coincidentes com as dez estações do transporte público que serão implantados na via estrutural, localizam-se em cruzamentos viários importantes.

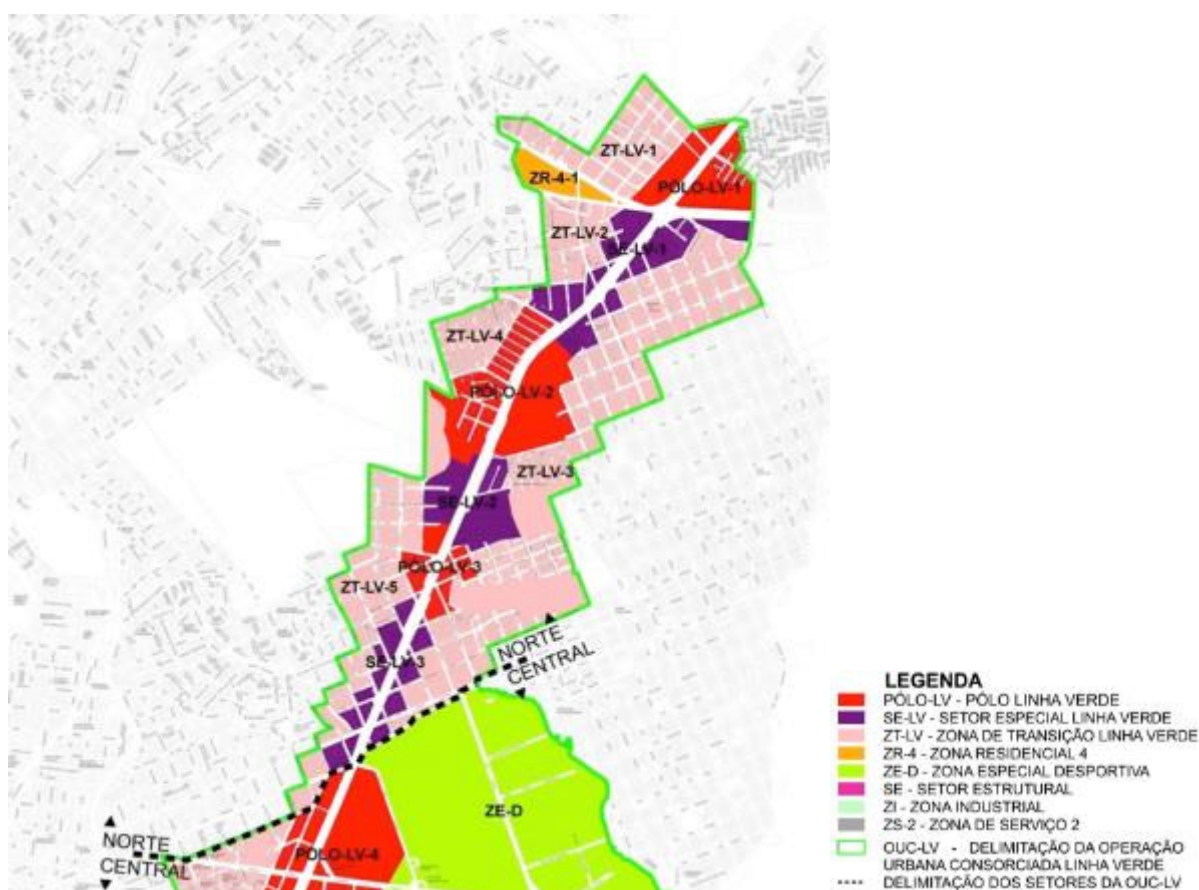


FIGURA 21 – SETOR NORTE DA LINHA VERDE – POLOS 1, 2, 3 E 4
FONTE: CURITIBA (2011)

Setor Norte (FIGURA 21): Polo 1 corresponde ao trevo do Atuba, ligação com os municípios de Colombo, Quatro Barras e Campinha Grande do Sul, conectando-se ao contorno da BR-116 sentido São Paulo; Polo 2 Conjunto Solar, local onde hoje é predominantemente o uso residencial unifamiliar de 1 pavimento; Polo 3 futura trincheira da Rua Fagundes Varela, que irá conectar em desnível os bairros Bacacheri e Bairro Alto;

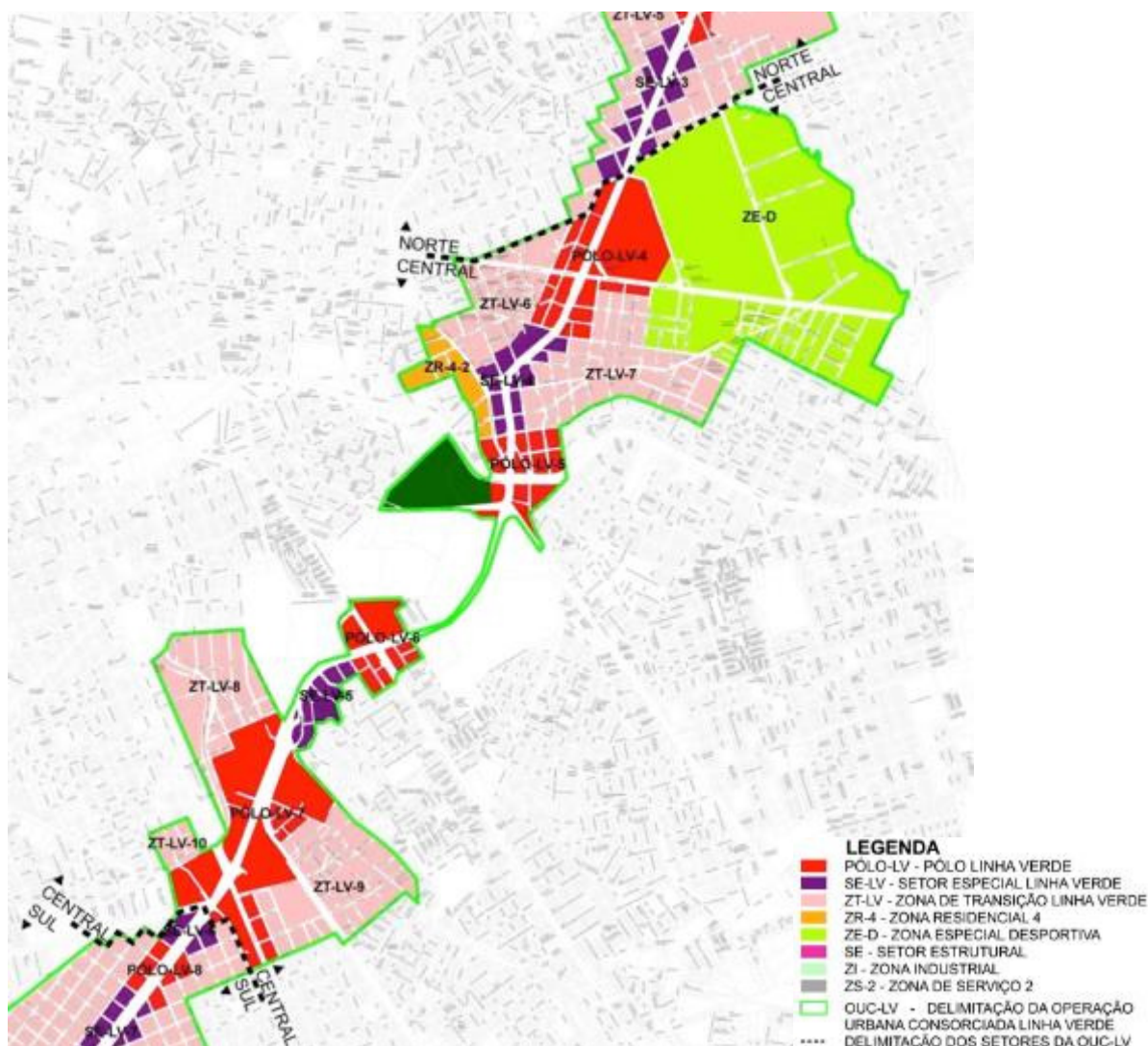
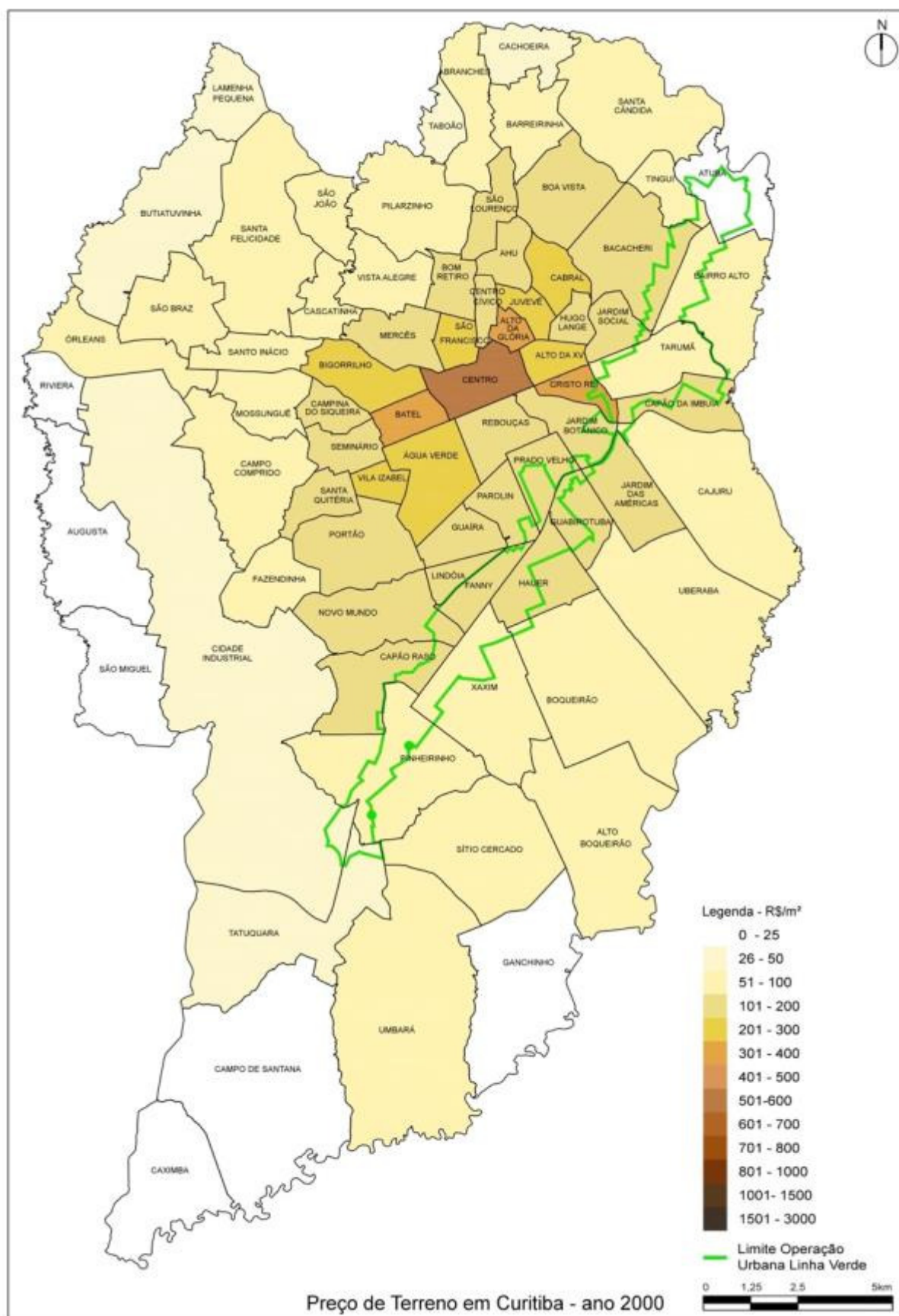


FIGURA 22 - SETOR CENTRAL DA LINHA VERDE – POLOS 5,6 E 7
 FONTE: CURITIBA (2011)

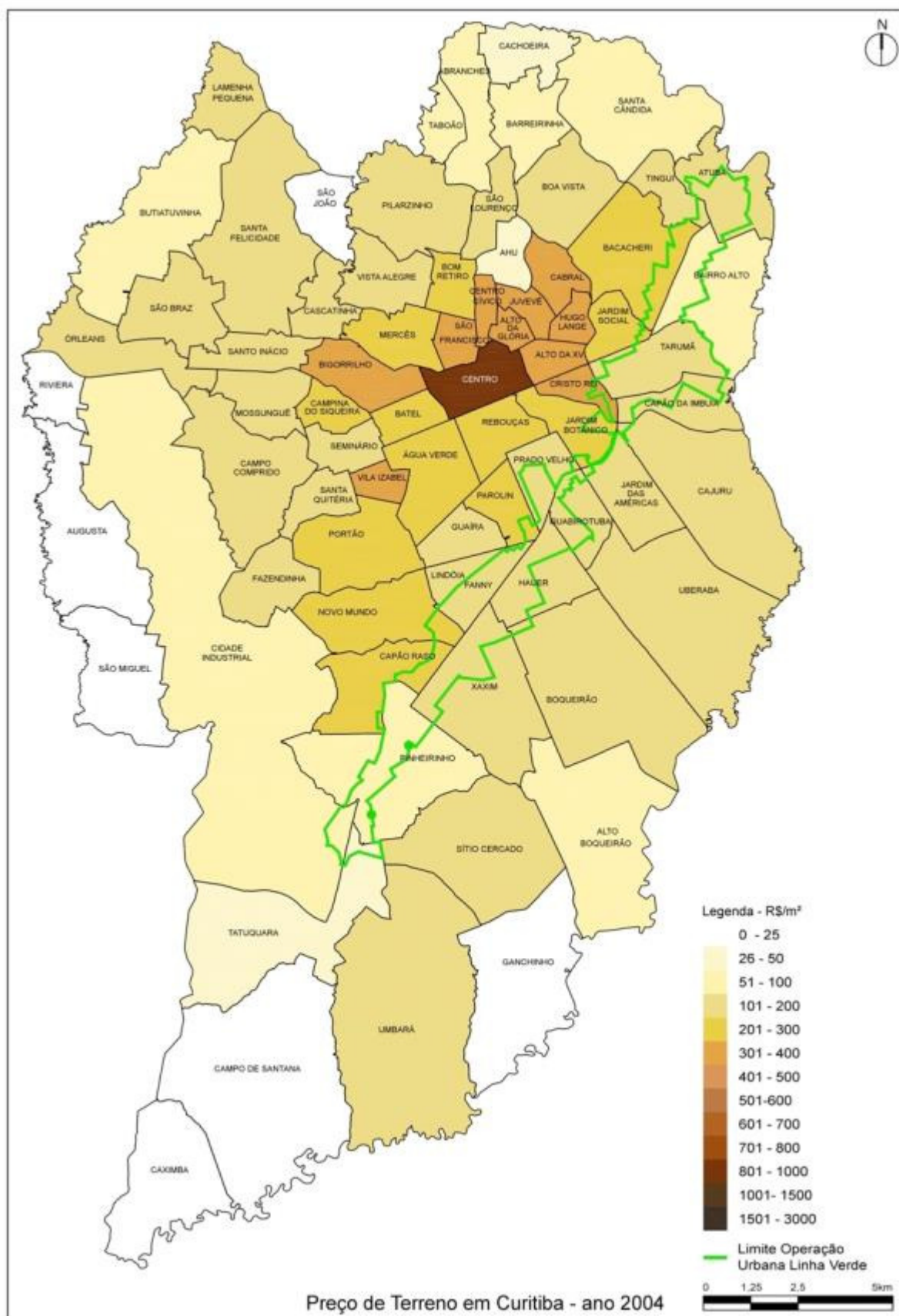
Setor Central (FIGURA 22): Polo 4 na Av. Vitor Ferreira do Amaral, importante eixo de conexão com os municípios de Pinhais e Piraquara, conectando-se ao Contorno Leste; Polo 5 na Av. Presidente Affonso Camargo, eixo Estrutural Leste-Oeste que interliga os bairros Cajuru e Capão da Imbuia com o Cristo Rei e Jardim Botânico, até conectar-se com a Avenida Sete de Setembro, além da ligação com o litoral do Estado através da rodovia BR-277; Polo 6 na Av. Comendador Franco (Av. das Torres), eixo de ligação com São José dos Pinhais, o Aeroporto Internacional e saída em direção ao Estado de Santa Catarina; Polo 7 na Av. Marechal Floriano Peixoto, estrutural sudeste que interliga os bairros Boqueirão e Uberaba.

Com esta delimitação do perímetro das novas zonas e a alteração dos parâmetros de uso e ocupação do solo, é possível elaborar uma análise da valorização do custo da terra nos bairros abrangidos pelo projeto. O estudo comparativo foi possível com mapas elaborados a partir de dados obtidos em tabelas do preço de oferta de terrenos desocupados ou subutilizados em Curitiba, em intervalos temporais determinados por marcos referencial das alterações da legislação urbana.

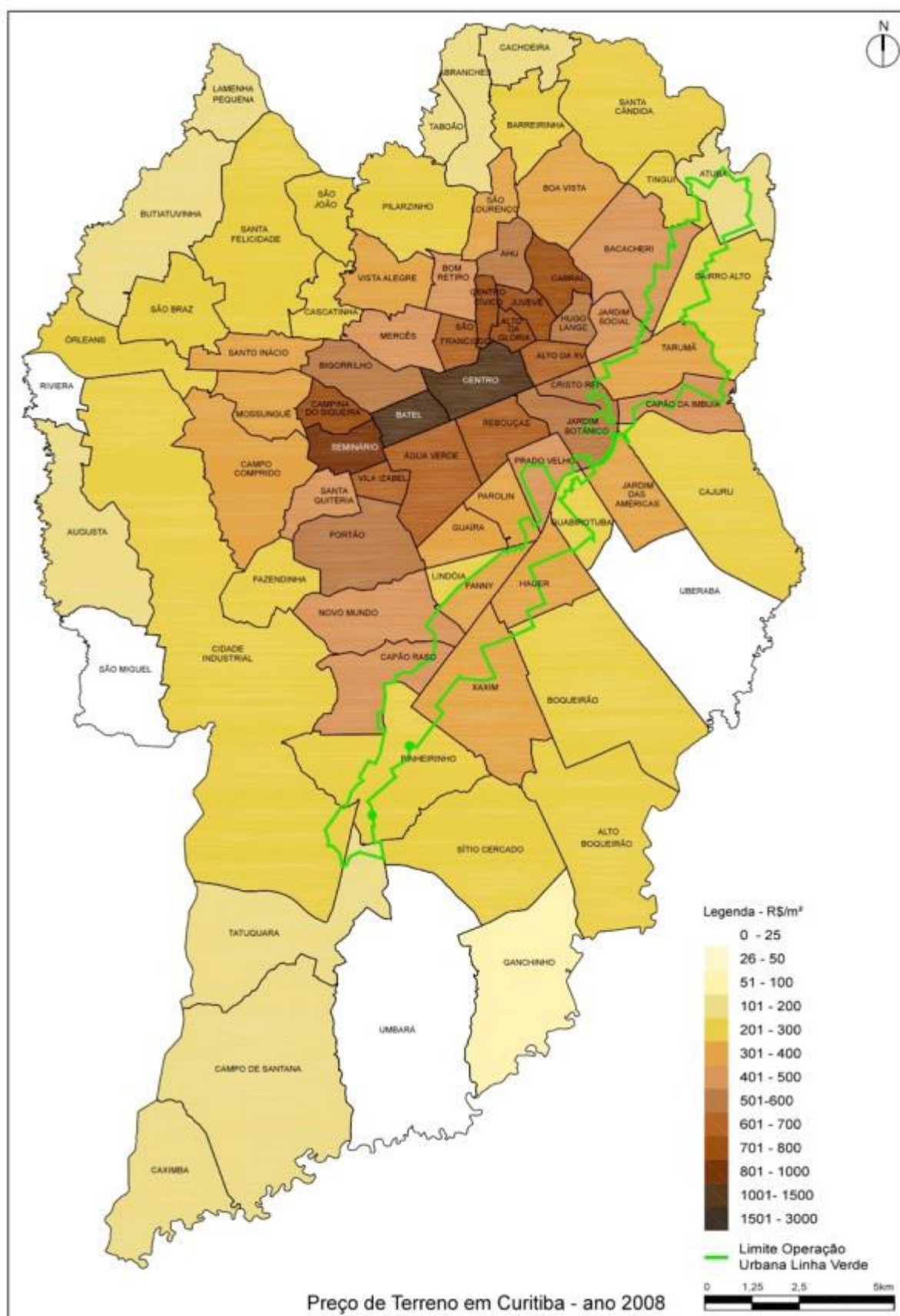
A seguir, os Mapas 1, 2, 3 e 4 representam a variação do Preço de Oferta de Terrenos em Curitiba, nos anos de 2000, 2004, 2008 e 2012, a delimitação do perímetro da Operação Urbana Consorciada da Linha Verde e os respectivos bairros, acompanhados de uma legenda gráfica que representa os valores mínimos e máximos encontrados ao longo dos 12 anos.



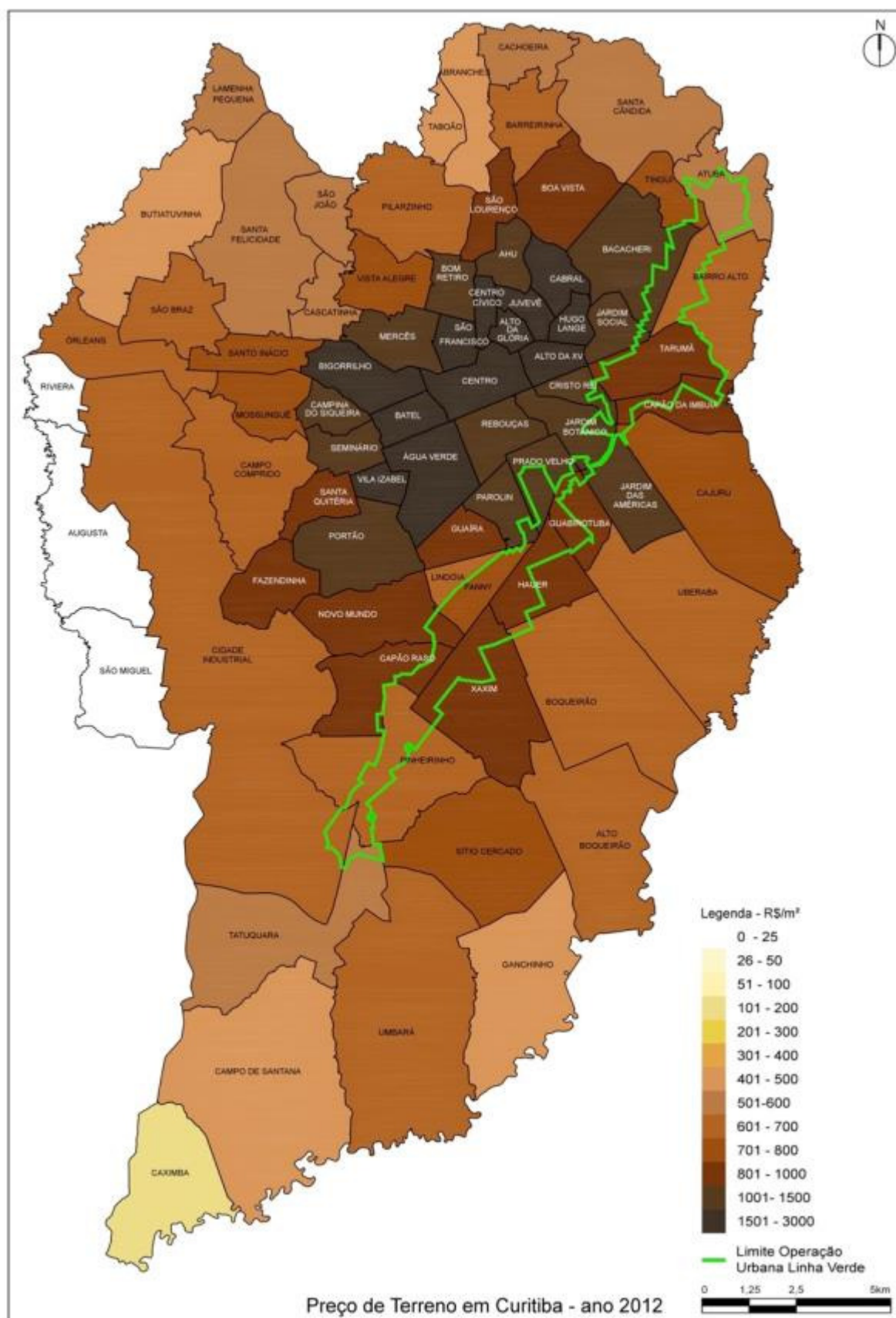
MAPA 1 – PREÇO DOS TERRENOS OFERTADOS EM CURITIBA EM 2000
 FONTE: A AUTORA (2013); ADAPTADO DE IPPUC (2012) E INPESPAR (2013)



MAPA 2 - PREÇO DOS TERRENOS OFERTADOS EM CURITIBA EM 2004
 FONTE: A AUTORA (2013); ADAPTADO DE IPPUC (2012) E INPESPAR (2013)



MAPA 3 - PREÇO DOS TERRENOS OFERTADOS EM CURITIBA EM 2008
 FONTE: A AUTORA (2013); ADAPTADO DE IPPUC (2012) E INPESPAR (2013)



MAPA 4 - PREÇO DOS TERRENOS OFERTADOS EM CURITIBA EM 2012
 FONTE: A AUTORA (2013); ADAPTADO DE IPPUC (2012) E INPESPAR (2013)

No MAPA 1, de 2000, ano da nova Lei de Zoneamento de Curitiba, nota-se um acréscimo gradativo no preço de forma radial a partir do centro, e algumas manchas com valores mais elevados ao longo das Vias Estruturais, local de maior adensamento. As manchas em branco são bairros onde não foram encontrados dados referentes a terrenos desocupados. Os valores mínimos para este ano são da primeira classe, entre 25 e 50 R\$/m², encontrados em bairros periféricos, com o mínimo de 38,13 R\$/m² na Linha Verde no bairro Tatuquara. Em média, os menores valores estão no Setor Sul com média de 85,20 R\$/m² e os maiores no Setor Central com 143,10 R\$/m², com o bairro Cristo Rei chegando 344,44 R\$/m², e o valor máximo na cidade é no Centro, com 545,35 R\$/m².

No MAPA 2, de 2004, ano da revisão do Plano Diretor, que mantém as mesmas zonas e parâmetros, apenas alinhando-se com o Estatuto da Cidade e inserindo novos instrumentos de gestão à lei, nota-se apenas a valorização das mesmas manchas anteriores, mostrando um crescimento lento e constante em todo município. Os valores mínimos encontrados ainda estão na classe entre 25 e 50 R\$/m², mas encontrados em um número menor de bairros, dentre eles ainda o Tatuquara na Linha Verde, que passa para 48,40 R\$/m². A média mínima ainda está no Setor Sul com 130,45 R\$/m², e a média máxima se mantém no Setor Central com 197,05 R\$/m², aumentando a diferença entre os valores dos setores. O máximo na Linha Verde é de 308,26 R\$/m² e na cidade ainda o Centro se mantém com o máximo, de 963,41 R\$/m², valor que quase dobrou em quatro anos.

No decorrer dos anos seguintes, no Brasil, têm-se uma nova dinâmica do mercado imobiliário ocasionada por diversos fatores, entre eles o aquecimento da economia e também o maior acesso da população ao crédito imobiliário, contribuindo para explosão dos preços dos imóveis de uma maneira geral. Curitiba acompanhou esta tendência, e no MAPA 3 de 2008, podemos notar a elevação dos preços e uma valorização nos bairros no entorno da Linha Verde, antes inseridos numa dinâmica de valores gradativamente mais baixos do custo radial a partir do centro. Neste período estão em andamento no eixo diversas obras públicas. As classes de gradação se alteram e iniciam com valores de 100 a 200 R\$/m², onde apenas o Tatuquara e o Atuba se enquadram. Os valores máximos saltam para 1.241,22 R\$/m² no Centro e na Linha Verde a máxima está no Cristo Rei com 561,65 R\$/m². Os valores médios entre os setores variam apenas de 300 e 400

R\$/m², com média total da Linha verde em 355,45 R\$/m², abaixo da média da cidade de 397,48 R\$/m².

No MAPA 4, de 2012, nota-se uma elevação no município e o encarecimento dos imóveis em todas as regiões. Apesar dos valores mais elevados ainda estarem no centro e adjacências, pode-se verificar bairros ao longo da Linha Verde com valores também mais elevados em toda a sua extensão, acompanhando a dinâmica dos bairros que se localizam na extensão das vias estruturais, locais de adensamento e de interesse do mercado imobiliário. A classe mínima para a Linha Verde se mantém no Tatuquara com 525,62 R\$/m², agora acima da classe mínima da cidade, de 300 a 400 R\$/m². O valor máximo em Curitiba se desloca para o bairro Batel, com quase 3.000,00 R\$/m² e o Centro se encontra na classe entre 1.500,00 e 3.000,00 R\$/m², acompanhado de diversos bairros. A máxima na Linha Verde se mantém no Cristo Rei com 1.395,39 R\$/m², seguido pelo Prado Velho, com 1.386,42 R\$/m².

Observa-se NA TABELA 1 que nos valores por bairro da Linha Verde as médias em 2012 dos Setores Norte e Sul ficaram abaixo da média da cidade de 948,72 R\$/m². Mas ao analisar pontualmente alguns bairros, as respectivas médias foram superiores à da cidade, com destaque para o Setor Central, acima da média municipal, com os bairros mais caros, do Cristo Rei, Jardim Botânico, Tarumã e Prado Velho.

Nota-se também que os menores valores se concentram nos extremos dos Setores Norte e Sul, com valores médios muito baixos na Cidade Industrial e no Tatuquara (Sul), bairros onde a legislação permaneceu com coeficiente de aproveitamento baixo e proporcionará pouca capacidade de transformação do perfil industrial, caracterizado por galpões e serviços relacionados. Além destes, o Tingui, Bairro Alto, Cajuru, Guabirota e Pinheirinho permanecem com médias abaixo da cidade, com intervalos em volta dos 600,00 R\$/m².

Devido a grande extensão, o projeto abrange bairros com usos e características muito diversos, o que resultou em uma média na Linha Verde de 888,53 R\$/m² em 2012, valor abaixo da média municipal de 973,48 R\$/m². Demonstra que os bairros com terrenos mais caros ainda se localizam no perímetro radial ao centro, e também na extensão dos eixos estruturais já consolidados, além da elevação gradativa na Linha Verde.

Um estudo mais detalhado dos valores seria realizado com coleta de dados somente dentro do perímetro do projeto, visto que os bairros são parcialmente inseridos nas novas zonas, apesar da composição do valor imobiliário se dar, entre outros fatores, através da comparação de vizinhança, atingindo mais do que exclusivamente a área alterada.

	Bairro	2000	2004	2008	2012	Varição 2000-12	Varição %
NORTE	Atuba		103,78	193,68	540,15	436,37	520%
	Tingui	81,22	126,24	252,76	752,31	671,09	926%
	Bairro Alto	67,88	97,84	217,16	687,06	619,18	1012%
	Bacacheri	129,63	224,47	498,46	1133,41	1.003,78	874%
	Jardim Social	148,01	222,28	441,83	1030,41	882,40	696%
	média	106,69	154,92	320,78	828,67	721,98	777%
CENTRAL	Tarumã	87,67	194,77	378,84	828,18	740,51	945%
	Capão da Imbuia	129,82	172,71	415,26	974,55	844,73	751%
	Cristo Rei	344,44	308,26	561,65	1395,39	1.050,95	405%
	Jardim Botânico	152,95	248,45	550,33	1077,97	925,02	705%
	Cajuru	81,97	106,14	283,93	718,45	636,48	876%
	Jardim das Américas	143,16	196	365,87	1006,63	863,47	703%
	Prado Velho	128,54	169,11	446,18	1386,42	1.257,88	1079%
	Guabirotuba	115,43	186,31	298,95	824,31	708,88	714%
	Parolin	127,63	219,64	389,17	1046,57	918,94	820%
	Hauer	124,17	169,07	364,2	813,29	689,12	655%
	média	143,58	197,05	405,44	1.007,18	863,60	701%
SUL	Fanny	117,09	142,9	334,07	774,76	657,67	662%
	Novo Mundo	120,66	210,24	444,4	979,25	858,59	812%
	Xaxim	82,12	134,21	332,81	806,88	724,76	983%
	Capão Raso	117,68	205,48	417,19	888,83	771,15	755%
	Pinheirinho	79,19	100,27	240,46	684,93	605,74	865%
	Tatuquara	38,13	48,4	179,67	525,62	487,49	1378%
	Cidade Industrial	41,52	73,08	212,93	672,34	630,82	1619%
	média	85,20	130,65	308,79	761,80	676,60	894%
	média bairros LV	117,09	166,35	355,45	888,53	771,44	759%
	média Curitiba	131,58	190,69	397,58	973,48	841,90	740%

TABELA 1– PREÇO MÉDIO (R\$/M²) DE TERRENO OFERTADOS PARA VENDA POR BAIRRO DA LINHA VERDE ENTRE 2000 E 2012

FONTE: A AUTORA (2013); ADAPTADO DE INPESPAR (2013)

NOTA: VALORES EM VERMELHO RESPRESENTAM NÚMERO DE OFERTAS ABAIXO DE 3

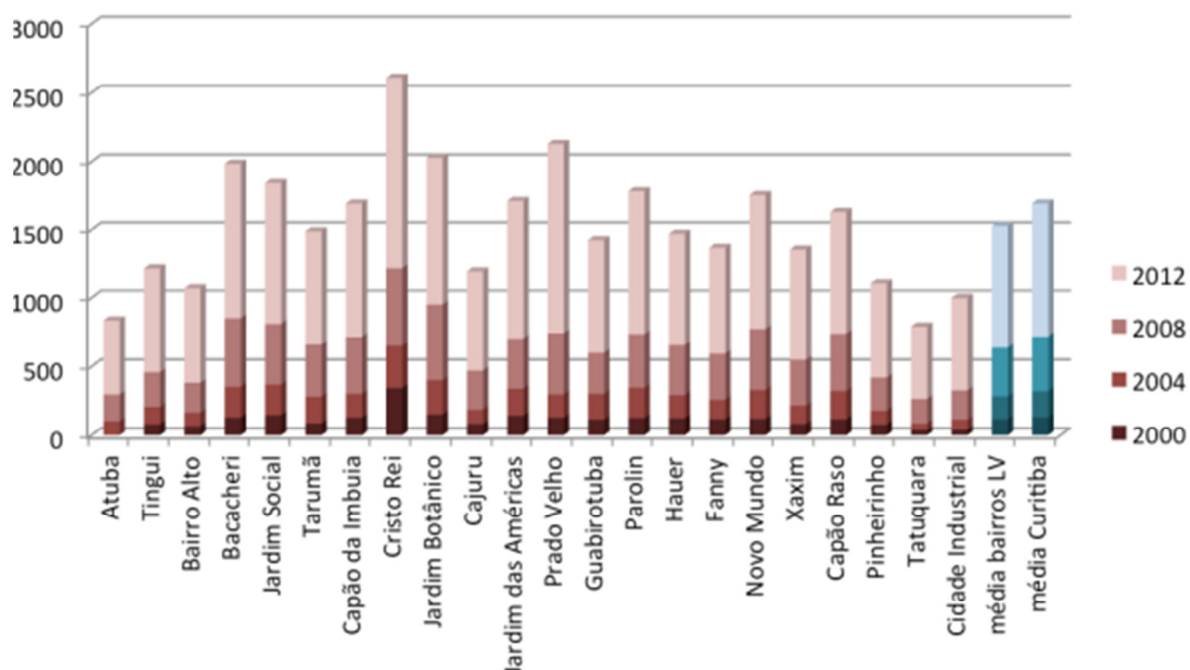


GRÁFICO 2 – VARIAÇÃO DOS PREÇOS DA OFERTA DE IMÓVEIS EM CURITIBA
 FONTE: A AUTORA (2013); ADAPTADO DE INPESPAR (2013).

O GRÁFICO 2 explicita a elevação comparativa dos preços por bairros da Linha Verde e de Curitiba. Nota-se claramente que alguns bairros se destacam e outros permanecem muito abaixo da média, configurando ainda bairros populares com maior acesso à terra.

A elevação dos preços verificada neste período pode acarretar na expulsão da população de baixa renda e daqueles que não conseguem se inserir nos padrões exigidos para obtenção de financiamentos, pois, mesmo com o alargamento do crédito imobiliário, os valores são muito elevados para grande parte da população, ao se constatar que mais da metade da população de Curitiba se insere nas classes C, D e E ou não tem rendimentos (FIGURA 24).

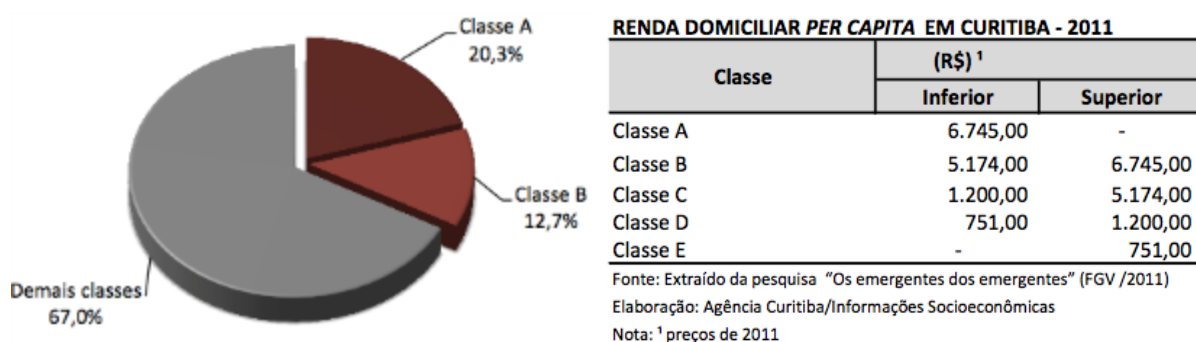


FIGURA 24 – PARTICIPAÇÃO NAS CLASSES E RENDA DOMICILIAR PER CAPITA EM CURITIBA
 FONTE: AGÊNCIA CURITIBA DE DESENVOLVIMENTO (2013)

Como forma de entender a valorização do local, acompanhou-se a emissão dos CEPACs da OUC-LV na bolsa de valores de São Paulo. A prefeitura de Curitiba pretendia arrecadar R\$ 60 milhões através da venda de 300 mil títulos, 11% do valor para concretização do primeiro lote de obras na Linha Verde, calculado em R\$ 515 milhões (MILLAN, 2012).

O leilão, que ocorreu em 26 de junho de 2012, arrecadou R\$ 28.317.600,00, com a participação de 18 investidores (BANDA B, 2012). Foi considerado bem sucedido pelo Banco do Brasil em comparação a outros leilões, pois na primeira venda de títulos da operação Faria Lima em São Paulo, houve somente um investidor, na operação Águas Espraiadas, 10 investidores e no Porto Maravilha, no Rio de Janeiro, apenas um investidor. Na Linha Verde foram negociados 141.588 CEPACs, ao preço de R\$ 200 cada título. Construtoras de grande porte teriam arrematado 100 mil títulos, totalizando R\$ 20 milhões, cerca de 70% do total da venda, com intenção de construir um shopping no bairro Tarumã, em uma área de 91 mil metros quadrados.

No total, é prevista a emissão em etapas de 4,83 milhões CEPACs ao longo da vigência de 25 a 30 anos da Operação, e novos leilões devem ser realizados para a venda destes títulos, que equivaleriam a R\$ 1,2 bilhão, a serem utilizados na finalização das intervenções urbanísticas. Estes títulos têm lastro no potencial de 4,47 milhões de metros quadrados de área adicional de construção, e dependem do interesse do mercado para sua comercialização.

Como em outros planos, que tentaram reordenar a cidade que iniciava sua urbanização de uma forma mais intensa, definiu-se a construção dos chamados eixos estruturantes lineares, através de diagnósticos da cidade que se embasaram numa coleta de dados considerada mais adequada para a obtenção dos resultados desejados. Em 1966, o estudo da população foi estabelecido com base nos dados do Tribunal Regional Eleitoral (TRE) e não do IBGE, pois seus dados eram considerados não confiáveis, desta forma, excluindo da contagem os analfabetos, reemigrados e não eleitores, claramente a população de mais baixa renda, considerada minoria não relevante para o planejamento (SOUZA, 2001, p. 111). A localização da população por análise de densidades espaciais por setores de Unidades de Vizinhança determinou os locais para investimento, valorizando espaços das classes elevadas. O crescimento da cidade permaneceu radial e os

eixos formaram um corredor de expansão do centro, gerando uma valorização e preservação dos círculos concêntricos com suplementos de valor.

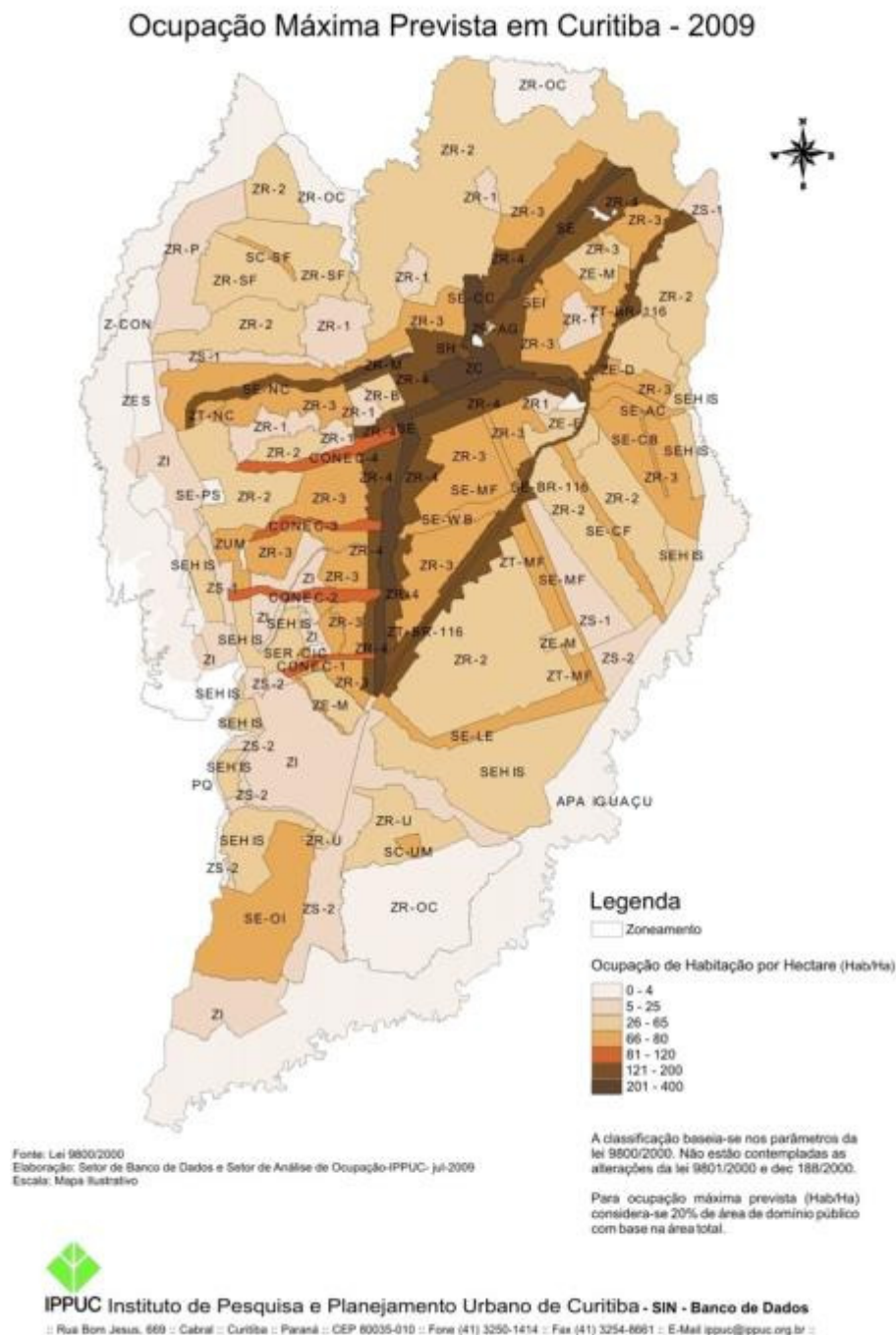


FIGURA 25 – DENSIDADE MÁXIMA PREVISTA PELA LEI DE ZONEAMENTO
FONTE: IPPUC (2012)

É possível analisar pelo cruzamento das informações de custo da terra com o mapa de ocupação máxima de Curitiba (FIGURA 25), que através da previsão de densidades da cidade de acordo com o zoneamento, os locais com maior

disponibilidade de ocupação por hectare são locais onde os preços de terrenos são mais elevados. Áreas de interesses do mercado, pois, providas de infraestrutura, são áreas valorizadas. No projeto da Linha Verde, notamos a previsão de ocupação de 121-200 habitantes por hectare, locais ainda com terras disponíveis para ocupação, e que têm seus preços se elevando gradativamente.



FIGURA 26 – GRÁFICO DA VARIAÇÃO DOS PREÇOS DOS IMÓVEIS EM CURITIBA ENTRE 2003 E 2011
FONTE: MENEZES (2011)

Através de um estudo da Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (FIPE), órgão ligado à USP, o gráfico (FIGURA 26) demonstra que a partir de dados de oferta do mercado formal, o processo de expansão imobiliária com crescimento de 40% entre 2004 e 2011 acompanhou a expansão da economia. (NAPOLITANO; STEFANO; MEYER, 2012, p. 40).

Outra pesquisa sobre perfil imobiliário, elaborada pela Brain Bureau de Inteligência Corporativa, consultoria especializada no setor de imóveis, para a Associação dos Dirigentes do Mercado Imobiliário do Paraná (Ademi-PR), mostrou que o Brasil apresentou uma alta de 22% nos preços em 2009, 25% em 2010, 23% em 2011, contabilizando uma alta de 65% nos últimos três anos em Curitiba, enquanto a inflação foi de 17,88% (MENEZES, 2011). Estima-se para 2012 uma diminuição na velocidade de vendas, já que a renda da população não acompanha o ritmo de elevação dos preços, impedindo maior capacidade de endividamento.

Como resultado, poderá ocorrer o aumento do estoque de imóveis disponíveis, acompanhado de instabilidades do mercado internacional (ritmo inconstante bolsas de valores e alta da moeda americana) (NAPOLITANO, STEFANO e MEYER, 2012), apesar de recente redução nas taxas de juros SELIC (Sistema Especial de Liquidação e de Custódia), com queda de 14% ao ano em 2006 para 9% em 2012 e 7,5% em 2013 (BCB, 2013), e o aumento dos prazos de endividamento, que possibilitaria a continuidade de novos financiamentos.

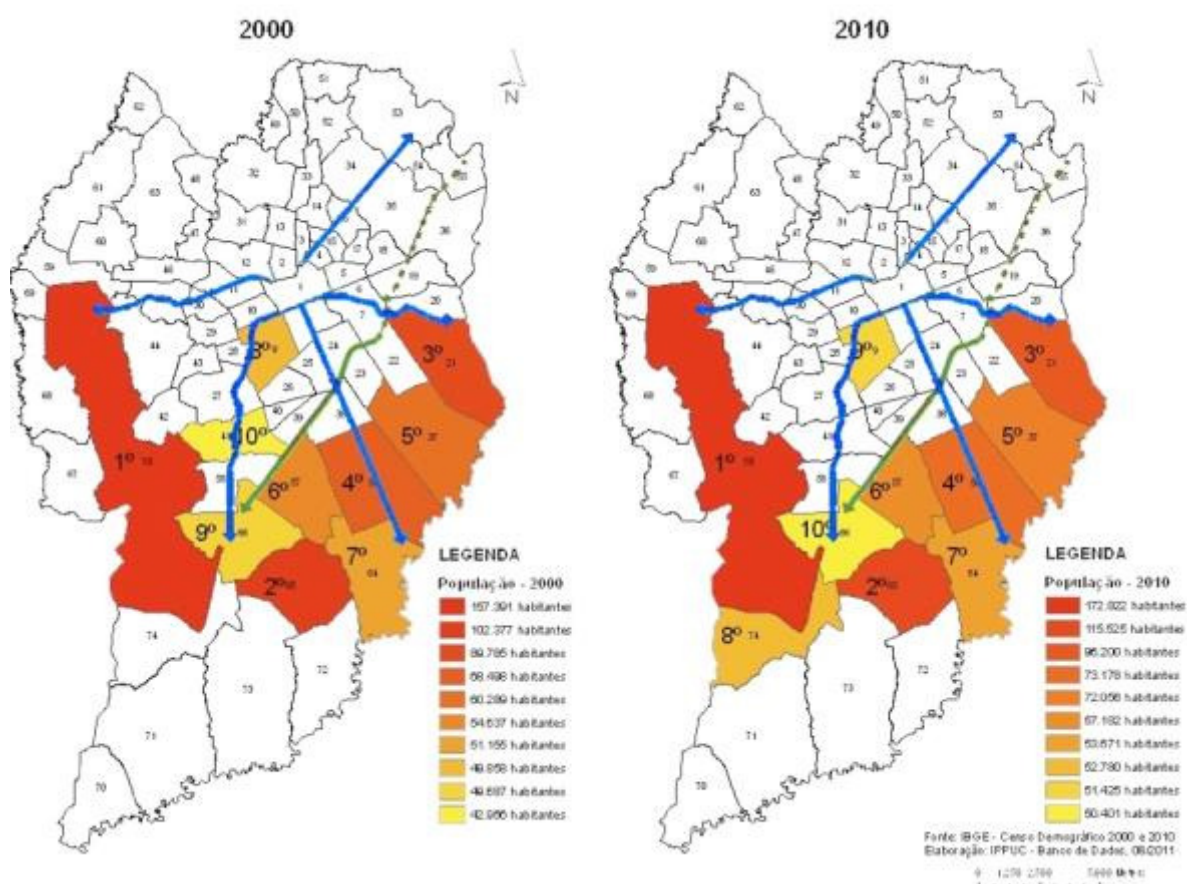


FIGURA 27 – OS 10 BAIRROS MAIS POPULOSOS CURITIBA ENTRE 2000 – 2010 COM DELIMITAÇÃO DOS EIXOS ESTRUTURAIS
FONTE: A AUTORA (2012); ADAPTADO DE IPPUC (2012)

O cruzamento dos dados de custo da terra e de população absoluta nos bairros aponta que desde 2000, a tendência da maior aglomeração se dá a sudeste da capital (FIGURA 27). Dentre os 10 bairros mais populosos em 2010, 3 se situam na Linha Verde, em 3.º o Cajuru, o Xaxim em 6.º e o Pinheirinho em 10.º; dois destes com os valores mais baixos de custo da terra. Aponta a maior dinâmica da ocupação nos bairros de maior acesso, com os menores custos da terra.

Foi realizado um levantamento fotográfico ao longo do eixo da Linha Verde, para caracterização do local, para identificação dos usos predominantes e as transformações em andamento. Para isso, as fotos foram divididas entre os Setores: Norte, onde as obras encontram-se em estágio inicial; Central, com trechos das obras já concluídos e outros ainda em andamento; e Sul, onde grande parte das obras viárias e de transporte já se encontram implantadas. Através das fotos, é possível confirmar a diferenciação espacial encontrada ao longo da via, de grande extensão. Foram captadas em um único dia, no período da manhã em um final de semana, possibilitando fácil deslocamento, mas não permitindo identificar o andamento das obras, que se encontravam paralisadas.

No Setor Norte da Linha Verde (FIGURA 28), as obras de implantação da nova via estrutural estão em estágio inicial, e poucas mudanças são notadas ao longo do eixo. Apenas ocorreram algumas alterações viárias para início de obras mais complexas, como trincheiras e viadutos, e atualmente estão em andamento somente no trecho entre os bairros Jardim Botânico e Tarumã. Mesmo sem a alteração viária, é possível identificar edifícios com parâmetros construtivos de acordo com a nova lei de zoneamento da Linha Verde, como nas proximidades do trevo do Atuba (FOTO 1), onde estão em construção seis edifícios de uso residencial com 12 pavimentos, já apontando a procura de construtoras por terrenos do local, com capacidade construtiva elevada. Neste setor, é a única construção de edificação vertical de acordo com a nova lei. Pode-se notar pela FOTO 2, a predominância de edificações horizontais, sem alteração das antigas características da rodovia BR-116. Além da permanência do antigo perfil, verificam-se a existência de grandes terrenos, alguns subutilizados (FOTO 3 e FOTO 5). A FOTO 4, no bairro Bacacheri, encontra-se o conjunto residencial Solar, com edificações horizontais unifamiliares. É um local de uso consolidado, onde não existem terrenos ociosos. A FOTO 6 permite uma visualização ampla da via, demonstrando a horizontalidade das construções do eixo e a ausência de obras ou alterações no local, com terrenos amplos, de baixa ocupação (FOTO 8). Na FOTO 7 nota-se o contraste entre usos consolidados de comércio ainda voltado para a Rodovia, como a revenda de peças de veículos usados e grandes depósito destes veículos, ao lado de edificações verticais com 10 pavimentos, voltados ao setor de hotelaria (edificação construída no zoneamento do ano 2000, quando alterou o eixo da BR-116 como setor especial, mas ainda como rodovia).

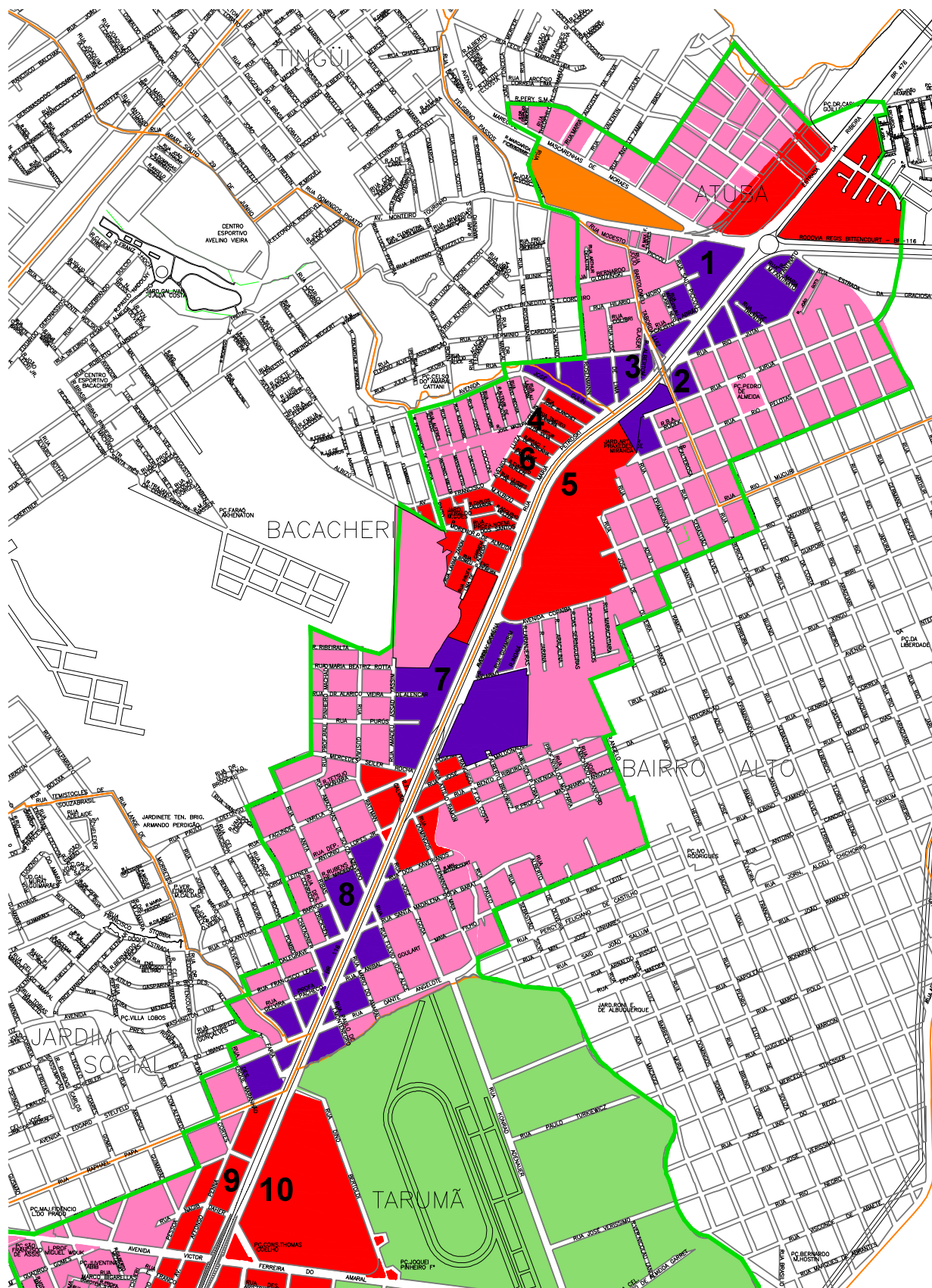


FIGURA 28 –LOCALIZAÇÃO FOTOS DO SETOR NORTE
 FONTE: A AUTORA (2013); ADAPTADO DE IPPUC (2012)



FOTO 1 – TREVO DO ATUBA – VERTICALIZAÇÃO EIXO
FONTE: A AUTORA (2013)



FOTO 2 – POLO SETOR NORTE – VIADUTOS E EDIFICAÇÕES HORIZONTAIS
FONTE: A AUTORA (2013)



FOTO 3 – TERRENOS VAZIOS
FONTE: A AUTORA (2013)



FOTO 4 – CONJUNTO SOLAR - BAIRRO UNIFAMILIAR HORIZONTAL
FONTE: A AUTORA (2013)



FOTO 5 – GRANDES TERRENOS DESOCUPADOS
FONTE: A AUTORA (2013)



FOTO 6 – VIA SEM ALTERAÇÕES
FONTE: A AUTORA (2013)



FOTO 7 – USOS VOLTADOS PARA BR E EDIFICAÇÕES VERTICAIS
FONTE: A AUTORA (2013)

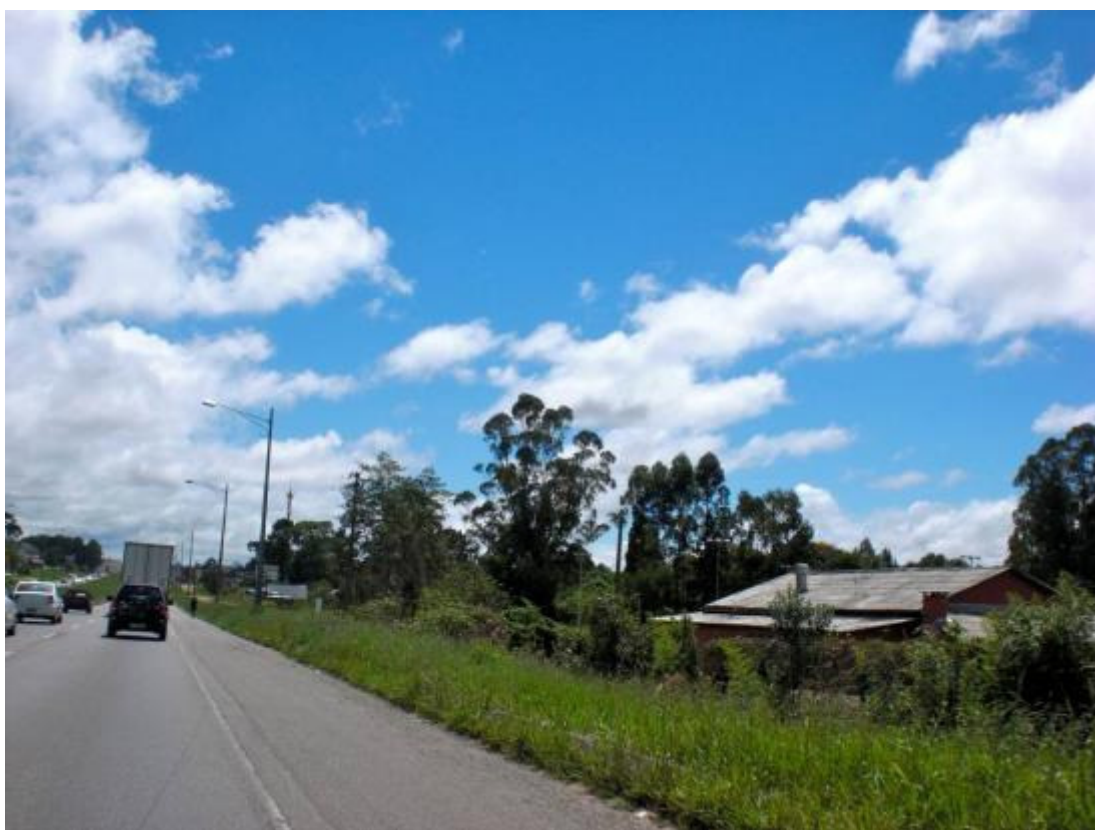


FOTO 8 – PREDOMÍNIO DE GRANDES TERRENOS
FONTE: A AUTORA (2013)

O Setor Central (FIGURA 29) tem início no Polo da Av. Victor Ferreira do Amaral (FOTO 9), onde se localiza um viaduto, que deverá ser alterado com as obras viárias. No seu entorno, algumas novas edificações, como supermercados, são os novos usos do local. Além disso, também se encontra o Setor Desportivo (FOTO 10), que tem o predomínio de grandes terrenos, misturados à edificações horizontais. Neste local é permitido, com a compra de potencial, edifícios com até oito pavimentos e está prevista a construção de um *shopping*. Na FOTO 11, local onde atualmente ocorrem as obras, é intersecção do eixo da Linha Verde com a Estrutural Leste-Oeste, onde há o uso consolidado com edificações verticais com mais de 25 pavimentos e alta densidade de ocupação dos terrenos. Na sequência (FOTO 12), localiza-se o campus da UFPR em ambos os lados do eixo, onde o zoneamento não foi alterado, e apenas será implantada estação do transporte público. Depois deste trecho, verifica-se novamente o contraste de usos (FOTO 14), com edifício residencial com oito pavimentos (com a maioria das unidades ainda à venda), ao lado de antigos usos de revendas de peças de veículos usados. Na continuação, temos a intersecção com a Av. Comendador Franco (“Av. Das Torres”), local onde verificamos a construção de edifícios verticais para uso comercial (FOTO 13 e FOTO 15), já de acordo com a nova legislação. Neste trecho também se localizam grandes terrenos com usos comerciais para armazenamento de maquinário (FOTO 16), e já na intersecção com outro Polo da Linha Verde, na Av. Marechal Floriano Peixoto, localizam-se grandes terrenos subutilizados (FOTO 17), finalizando o setor na intersecção em nível com a Av. Pres. Wenceslau Braz (FOTO 18).

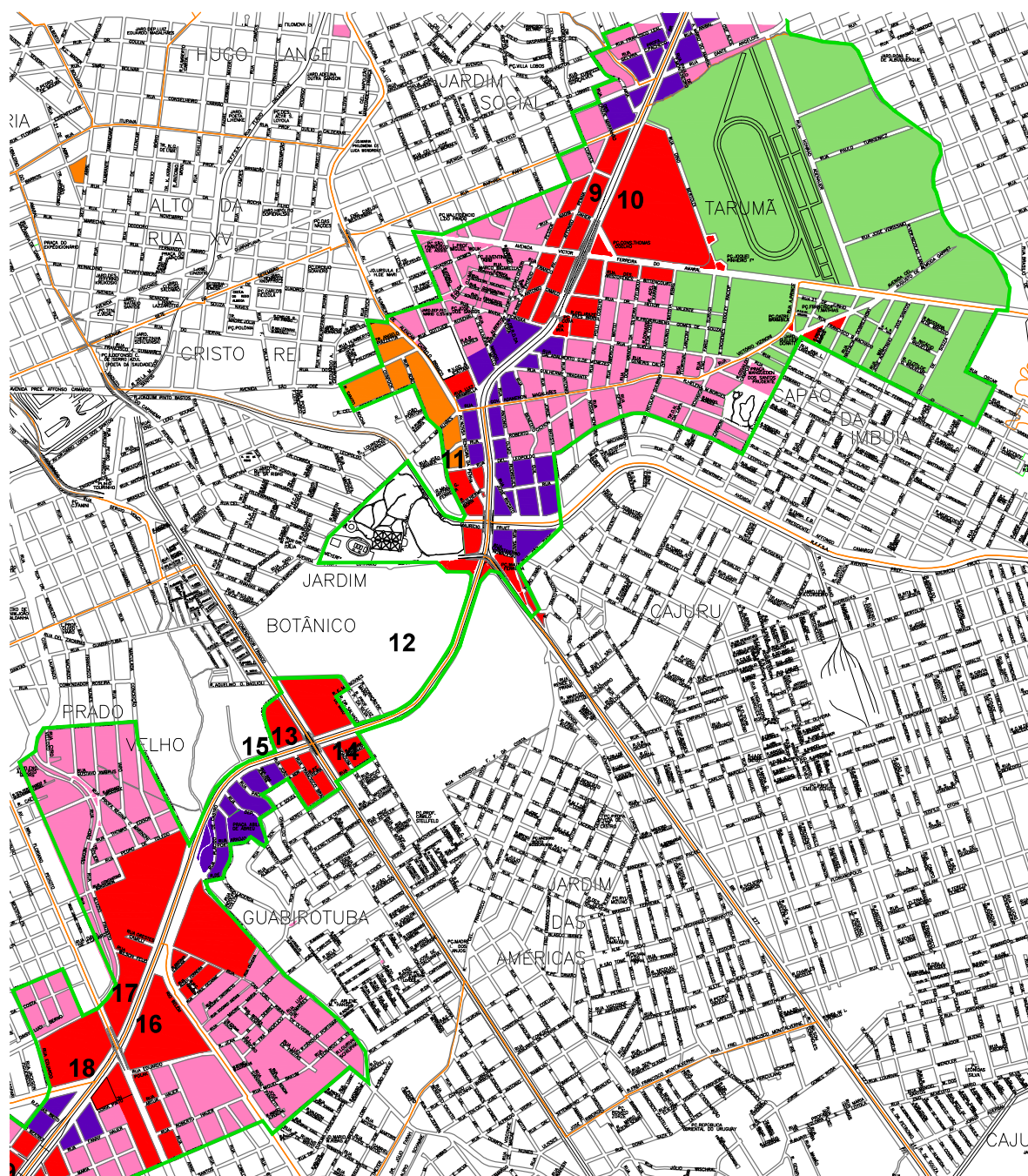


FIGURA 29 – LOCALIZAÇÃO FOTOS DO SETOR CENTRAL
 FONTE: A AUTORA (2013); ADAPTADO DE IPPUC (2012)



FOTO 9 – POLO AV. VICTOR FERREIRA DO AMARAL – ANTIGO VIADUTO
FONTE: A AUTORA (2013)



FOTO 10 – ZONA DESPORTIVA
FONTE: A AUTORA (2013)



FOTO 11 – INTERSECÇÃO DA VIA COM ESTRUTURAL LESTE-OESTE
FONTE: A AUTORA (2013)



FOTO 12 – LIMITE OBRAS
FONTE: A AUTORA (2013)



FOTO 13 – VERTICALIZAÇÃO
FONTE: A AUTORA (2013)



FOTO 14 – VERTICALIZAÇÃO E USOS ANTIGOS
FONTE: A AUTORA (2013)



FOTO 15 – VERTICALIZAÇÃO
FONTE: A AUTORA (2013)



FOTO 16 – USOS COMERCIAIS EM GRANDES TERRENOS
FONTE: A AUTORA (2013)



FOTO 17 – TERRENOS SUBUTILIZADOS
FONTE: A AUTORA (2013)



FOTO 18 – INTERSECÇÃO AV. PRES. WENCESLAU BRAZ
FONTE: A AUTORA (2013)

No Setor Sul (FIGURA 30), as obras de implantação viária estão quase concluídas, exceto por algumas intervenções pontuais. Verifica-se na FOTO 19 a predominância do comércio varejista, uso consolidado na antiga BR-116. Com a finalização das obras (FOTO 20), os usos predominantes ainda são os mesmo, sem grandes alterações dos tipos de edificações, apesar de ser neste setor onde há o maior número de edificações verticais de alta densidade em construção, apesar de ainda pontuais (FOTO 21, FOTO 22, FOTO 27 e FOTO 28). A FOTO 23 mostra a estação Xaxim, com funcionamento parcial da linha de transporte público, no mesmo modelo dos eixos estruturais. É local dos Polos do novo zoneamento, onde são permitidos edifícios verticais com gabaritos elevados, mas encontram-se grandes estabelecimentos, como supermercados. Nas fotos FOTO 24 e FOTO 31 também é possível identificar bairros populares consolidados, além de usos da antiga rodovia (FOTO 25) e edificações abandonadas e subutilizadas (FOTO 26 e FOTO 29). Na FOTO 30 localiza-se a intersecção com o eixo estrutural norte-sul, e na sequência, o término da implantação das obras da Linha Verde (FOTO 32).

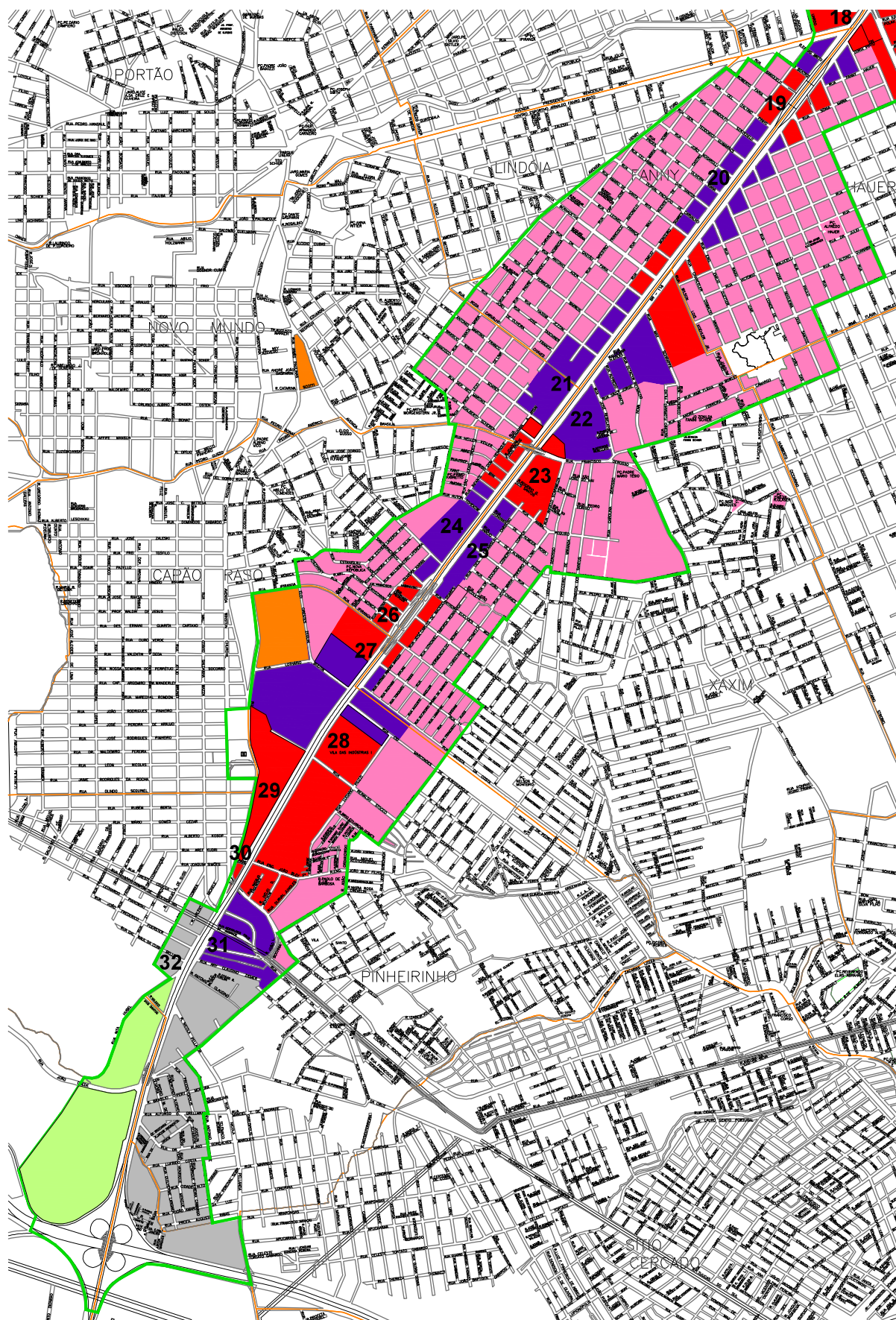


FIGURA 30 – LOCALIZAÇÃO FOTOS DO SETOR SUL
FONTE: A AUTORA (2013); ADAPTADO DE IPPUC (2012)



FOTO 19 – USOS COMERCIAIS VAREJISTA
FONTE: A AUTORA (2013)



FOTO 20 – OBRAS VIÁRIAS CONCLUÍDAS
FONTE: A AUTORA (2013)



FOTO 21 – VERTICALIZAÇÃO
FONTE: A AUTORA (2013)



FOTO 22 – VERTICALIZAÇÃO
FONTE: A AUTORA (2013)



FOTO 23 – ESTAÇÃO TRANSPORTE PÚBLICO – POLO BAIRRO XAXIM
FONTE: A AUTORA (2013)



FOTO 24 – BAIRROS POPULARES
FONTE: A AUTORA (2013)



FOTO 25 – USOS DE APOIO À ANTIGA RODOVIA
FONTE: A AUTORA (2013)



FOTO 26 – TERRENOS SUBUTILIZADOS
FONTE: A AUTORA (2013)



FOTO 27 – VERTICALIZAÇÃO
FONTE: A AUTORA (2013)



FOTO 28 – VERTICALIZAÇÃO
FONTE: A AUTORA (2013)



FOTO 29 – EDIFICAÇÕES SUBUTILIZADAS
FONTE: A AUTORA (2013)



FOTO 30 – INTERSECÇÃO ESTRUTURAL NORTE-SUL
FONTE: A AUTORA (2013)



FOTO 31 – BAIRROS EDIFICAÇÕES POPULARES
FONTE: A AUTORA (2013)



FOTO 32 – FINAL DO PROJETO DE IMPLANTAÇÃO DA LINHA VERDE
FONTE: A AUTORA (2013)

Este levantamento fotográfico ao longo dos 22 km da Linha Verde, nos diferentes setores, confirmou a diversidade das características encontradas ao longo do eixo. No local onde as obras progrediram, é possível identificar o interesse do mercado imobiliário, com maior número de construções de edifícios verticais em andamento, já de acordo com a nova lei de zoneamento, apesar deste uso ainda ser pontual. Mesmo em locais onde não foi implantada a via estrutural, notam-se mudanças, como início da construção de edifícios residenciais, além do interesse em alterar os usos que atendiam à antiga rodovia, como novos *shoppings* e supermercados. Nos trechos onde os usos já estão consolidados, como bairros residências unifamiliares, notam-se pouca ou nenhuma alteração, e também a presença de grandes terrenos, muitos abandonados, alguns sem uso e vazios. Conclui-se que a alteração do local é um processo lento, com resposta demorada pelo setor imobiliário, onde os usos não podem ser pré-estabelecidos, mas necessários e de interesse dos usuários.

5 CONSIDERAÇÕES

Por décadas, diversos projetos foram propostos e implantados ao longo do eixo da antiga BR-116 – atual Linha Verde, alguns sem resultados significativos, outros que transformaram a morfologia e usos do local.

Inicialmente, as zonas da BR-116 foram propostas para serem industriais, sendo modificadas já em 1975, com um perfil de zona de serviços, caracterizada por grandes galpões e terrenos vazios, permanecendo desta forma por décadas. As alterações do zoneamento propostas em 2000, com novas zonas especiais, não obtiveram resposta significativa do mercado imobiliário, alterando apenas os usos, como o residencial e comercial, além da elevação dos gabaritos. A ação isolada de permitir novos usos não se tornou um indutor de transformação espacial. A ausência de incentivos financeiros e construtivos no novo zoneamento proporcionou desinteresse para implantação de novos empreendimentos na região.

Tentou-se alterar este resultado no projeto proposto pela Lei da Operação Urbana Consorciada da Linha Verde, propondo um novo zoneamento atrelado ao transporte público. Teria como objetivo o adensamento da região, alterando parâmetros construtivos com contrapartidas privadas, investidas em ações promovidas pelo poder público para alteração da configuração urbana do local, mudando seu traçado, implantando equipamentos urbanos, novas vias e permitindo usos diversificados. Um novo eixo de transporte coletivo conectaria o local com o restante da cidade, através dos diversos cruzamentos das estações com o sistema viário já consolidado. Resultado mais significativo só poderá ser verificado em alguns anos, visto que é um processo que demanda tempo para sua consolidação, demonstrando que o planejamento urbano pode induzir ou não o crescimento da cidade.

Segundo Souza (2001, p. 107), o resultado de um novo eixo na espacialização de Curitiba pode seguir o mesmo que ocorreu com os Eixos Estruturais. Nestes locais, a população é classificada de forma a dividir o espaço de maneira desigual, orientado por políticas públicas que atribuem valores suplementares a espaços já valorizados, formando um estoque para a expansão seletiva do centro da cidade.

Para entendimento dessa partilha desigual do espaço urbano, é fundamental a reprodução dos mecanismos baseados nas premissas modernistas, que divide a

cidade em zonas funcionais, transforma ruas em avenidas e hierarquiza o sistema viário. Soluções que ao invés de superar contradições sociais, apenas deslocam os problemas característicos da cidade. A população é considerada como consumidora, com necessidades pré-existentes, pois ao invés de darem sentido aos espaços, são atribuídos significados aos lugares através de intervenções técnicas, que determinam previamente as formas e usos. A exclusão do conflito traria o predomínio da ordem, com normas de comportamentos para interação naquele ambiente, onde o cidadão está bloqueado de fazer parte da construção da sociedade.

Portanto, na implantação desse tipo de estrutura na cidade, ao definir os locais para investimentos públicos e melhorias em grande escala, gera-se um valor suplementar aos espaços valorizados e um estoque para sua expansão. Foram propostas transformações na Linha Verde, antes não inserida na dinâmica de valorização elevada, para que a identificassem como um local significativo, os Eixos Estruturais, adicionando assim valor ao local.

Desta forma, a Linha Verde deve ser entendida como local inserido em um contexto político-econômico e social, em um dado momento da história, onde os objetos e as ações que a compõe atribuem diferentes valores ao espaço, onde a terra como mercadoria resulta em diferenciação de preço de venda de imóveis.

A valorização do local se dá pela agregação de elementos, além de melhoria nos existentes. Esta mudança espacial resulta em diferentes usos, com valores diferentes (de uso e de troca). Ao longo dos anos, diversas mudanças ocorreram, muitas direcionadas pelo zoneamento, que ao determinar parâmetros de ocupação para determinadas porções, resultaram em novas características espaciais, além de promover infraestrutura ao local, alterando seus significados, o que refletiu no preço da terra.

O Estado, como agente atuante na cidade, ao elaborar normas de uso e ocupação do solo que elevam o custo da terra, cria condições para reprodução das desigualdades sociais e conflitos, pois a promoção de infraestrutura adiciona valor a determinados locais que se tornam de interesse dos promotores imobiliários, afastando determinadas classes da população. A intenção deve ser de, ao se proporem projetos que proporcionem o acréscimo de valor a algumas parcelas do espaço, seja possível recuperá-lo, com os instrumentos que captam esses recursos dos proprietários e construtoras, como através da compra de potencial para

construção, retornando ao poder público os investimentos realizados. Desta forma, com a recuperação da mais-valia urbana, pode ser possível interferir na produção do espaço, promovendo ações de inclusão da população, como recuperação de áreas degradadas e construção de moradia de interesse social, com a permanência dos habitantes que seriam excluídos.

O questionamento da ação se dá quanto à aplicação destes recursos, pois no caso da criação de uma Operação Urbana, a utilização do que é arrecadado só pode ocorrer dentro do perímetro do próprio projeto. Portanto, o valor recuperado é aplicado nos locais que beneficiam aqueles que contribuíram. Mais que um projeto que gera valorização do custo da terra, entende-se que a Operação Urbana Linha Verde deveria ser implantada como forma de criar um eixo de transportes, beneficiando mais do que somente os promotores imobiliários, mas também a população que ganharia com transporte urbano e a melhoria da qualidade do local, tanto como conexão entre as diversas partes da cidade e os municípios limítrofes, como qualidade urbana pelos novos usos e ocupação.

Portanto, a diversas transformações ocorridas na BR-116, antiga fronteira da cidade, agora novo eixo estrutural, pode servir como elemento de integração dos espaços historicamente excluídos. Porém, com o afastamento das fronteiras da cidade até o limite do município, o projeto pode vir a configurar um local para atender a necessidade de novos empreendimentos para manutenção da cidade como núcleo atrativo de investimentos. Com esse afastamento das classes mais populares para os municípios vizinhos, tem-se um novo estoque de espaço para ser ocupado pela população organicamente integrada (SOUZA, 2001, p. 121).

REFERÊNCIAS

ABRAMO, Pedro. A cidade com-fusa: Mercado e a produção da estrutura urbana nas grandes cidades latino-americanas. In: **Anais do XIII Enanpur**. Florianópolis, 2009. Disponível em <<http://www.anpur.org.br/anais/ena13/ARTIGOS/GT6-851-647-20081220155635.pdf>>. Acesso em 20/11/2011.

Agência Curitiba de Desenvolvimento S/A. Dados Socioeconômicos. Renda. Disponível em <<http://www.agencia.curitiba.pr.gov.br/publico/conteudo.aspx?codigo=41>>. Acesso em 25/01/2012.

BALTRUSIS, Nelson. A valorização fundiária da propriedade urbana. In: **Cadernos Metrópole**. n1 (1999). São Paulo: EDUC, 1999. Disponível em <<http://cadernosmetropole.net/en/component/content/article/50-88>>. Acesso em 20/11/2011.

BCB. Banco Central do Brasil. Sistema de Metas para Inflação. Copom. Histórico das Taxas de Juros. Disponível em <<http://www.bcb.gov.br/?COPOMJUROS>>. Acesso em 13/02/2013.

BANDA B, Portal de Jornalismo. Curitiba arrecada R\$ 28,3 milhões de potencial construtivo na Linha Verde. Seção Jornalismo. Publicado em julho de 2012. Disponível em <<http://www.bandab.com.br/jornalismo/curitiba-arrecada-r-283-milhoes-de-potencial-construtivo-na-linha-verde-39601/>>. Acesso em 30/07/2012.

BRASIL. **Estatuto da Cidade**. Guia para Implementação pelos municípios e cidadãos: Lei n. 10.257, de 10 de julho de 2001, que estabelece diretrizes gerais da política urbana. 2º ed. Brasília: Câmara dos Deputados, Coordenação de publicações, 2002.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. La Utopia de La “Gestión Democrática de La Ciudad” in: Scripta Nova. **Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales**. Universidad Barcelona. Vol. IX, n. 194, 2005. Disponível em: <<http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-194-01.htm>>. Acesso em 25/02/2011.

COMEC. Coordenação da Região metropolitana de Curitiba. **Formação da RMC**. Curitiba, 2010. Disponível em: <<http://www.comec.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=30>>. Acesso em 19/01/2012.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. Editora Ática: São Paulo, 1995.

CURITIBA. Lei Municipal nº 13.909 de 19 de dezembro de 2011. Aprova a Operação Urbana Consorciada Linha Verde, estabelece diretrizes urbanísticas para a área de influência da atual Linha Verde, desde o bairro Atuba até os bairros Cidade Industrial de Curitiba – CIC e Tatuquara, cria incentivos por meio de instrumentos de política urbana para sua implementação, institui o Grupo Gestor, a Comissão Executiva e dá outras providências.

DUDEQUE, Irã Taborda. **Nenhum Dia Sem Uma Linha**. Uma história do urbanismo em Curitiba. São Paulo: Studio Nobel, 2010.

DEÁK, Csaba. Uma interpretação histórica da teoria de renda. In: **Revista de Desenvolvimento Urbano e Regional**, 2(1):41-57. São Paulo: Sinopses, 1992, 18:26-39. Disponível em <http://www.usp.br/fau/docentes/deprojeto/c_deak/CD/3publ/87tr/index.html>. Acesso em 20/11/2011.

FIPE. Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas. Estudo de Viabilidade Econômica. Relatório III. Setembro de 2011. Disponível em <http://www.curitiba.pr.gov.br/conteudo/operacao-urbana-estudo-de-viabilidade/554>. Acesso em 20/02/2012.

FIPE. Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas. Estudo de Impacto Ambiental da Operação Urbana Consorciada da Linha Verde. Vol. I, II e III. São Paulo, 2012. Disponível em: <<http://www.curitiba.pr.gov.br/conteudo/cepac-eiarima/573>>. Acesso em 22/02/2012.

HARVEY, David. **A Produção Capitalista do Espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.

_____. **Condição Pós-Moderna**. 7ª Ed. São Paulo: Edições Loyola, 1998.

_____. **A Justiça Social e a Cidade**. São Paulo: HUCITEC, 1980.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Seção Cidades@. **Censo Demográfico 2010**. Paraná. Curitiba. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/cidadesat/topwindow.htm?1>>. Acesso em 14/01/2011.

INPESPAR. Instituto Paranaense de Pesquisa e Desenvolvimento do Mercado Imobiliário e Condominial. Tabela da Pesquisa do Preço Médio (R\$/m²) de Terreno Ofertados para Venda. Curitiba, 2012.

IPPUC. Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba. **Plano Diretor 2004. O Planejamento Urbano de Curitiba.** Curitiba, 2004. Disponível em: <<http://ippucweb.ippuc.org.br/ippucweb/sasi/home/default.php>>. Acesso em 15/03/2012.

_____. Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba. Banco de Dados Digital. **Curitiba em Dados.** Mapas Temáticos. Disponível em: <http://ippucweb.ippuc.org.br/Bancodedados/Curitibaemdados/Curitiba_em_dados_Pesquisa.htm>. Acesso em 20/02/2012.

LEFEBVRE, Henry. **O Direito à Cidade.** São Paulo: Editora Centauro, 2006.

MACHADO, Eloise H. Hatschbach; BAPTISTA, Josil R. Voidela; KORNIN, Thaís. Governança Urbana: Estudos sobre Conselhos Municipais na RMC. **Dinâmicas Intrametropolitanas e Produção do Espaço na Região Metropolitana de Curitiba.** Curitiba: Letra Capital Editora, 2009.

MAHFUZ, Edson da Cunha. O sentido da arquitetura moderna brasileira. Portal Vitruvius. **Revista Arquitectos.** Vol 020.01. Publicado em janeiro de 2002. Disponível em <<http://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitectos/02.020/811>>. Acesso em 15/03/2012.

MARICATO, Ermínia. As idéias fora do lugar e o lugar fora das idéias, In: Otília Arantes, Carlos Vainer e Ermínia Maricato. **A Cidade do pensamento único: desmanchando consensos.** p. 121- 192. Petrópolis: Vozes, 2000.

MARTYNYCHAN, Marina Michel de Macedo. Vale a Pena Ceder Potencial Construtivo?. **Gazeta do Povo.** Caderno Opinião do Dia 2. Edição de 28 de outubro de 2010. Disponível em <http://www.gazetadopovo.com.br/opiniao/conteudo.phtml?id=1040672&tit=Vale-a-pena-ceder-potencial-construtivo>>. Acesso em 20/01/2013.

MENEZES, Fabiane Ziolla. Fenômeno Vertical. **Gazeta do Povo.** Caderno Perfil Imobiliário de Curitiba. Panorama. Edição de 11 dezembro 2011. Disponível em <<http://www.gazetadopovo.com.br/perfilimobiliario/panorama/conteudo.phtml?tl=1&id=1200606&tit=Fenomeno-vertical>>. Acesso em 30/07/2012.

MILLAN, Pollianna. Potencial construtivo da Linha Verde vai a leilão na terça. **Gazeta do Povo**. Caderno Vida e Cidadania. Seção Urbanismo. Publicado em 23 de junho de 2012. Disponível em <http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?id=1268212&tit=Potencial-construtivo-da-Linha-Verde-vai-a-leilao-na-terca>. Acesso em 20/01/2013.

MORAES, Antonio Carlos Robert; COSTA, Wanderlei Messias. **A Valorização do Espaço**. São Paulo: HUCITEC, 1999.

NAPOLITANO, Giuliana; STEFANO, Fabiane; MEYER, Carolina. **Revista Exame**. Edição 1017. Seção Mercado. A hora é de comprar ou vender imóveis?. Publicado em 30 de maio de 2012. Disponível em <<http://exame.abril.com.br/revista-exame/edicoes/1017/noticias/a-hora-e-de-comprar-ou-vender-imoveis>>. Acesso em 15/06/2012.

PMC. PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA. Secretaria Municipal de Comunicação Social. Notícias. **Nova Lei de Zoneamento está em vigor com regulamentação**. Publicado em 06 de abril de 2000. disponível em <<http://www.curitiba.pr.gov.br>>. Acesso em 24/06/012.

PRYSHON, Ângela. O Cosmopolitismo e a Cidade: Transitando por Velhos e Novos Conceitos in **Revista de Estudos Regionais e Urbanos Espaço e Debates**. v.23 n.43-44, p. 60-70. São Paulo: Annablume, 2003.

PSP. PREFEITURA DE SÃO PAULO. Secretaria de Desenvolvimento Urbano. SP Urbanismo. Operações Urbanas. Faria Lima. CEPAC. Disponível em <http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/desenvolvimento_urbano/sp_urbanismo/cepac/index.php?p=19528>. Acesso em 29/01/2013.

ROLNIK, Raquel. **A Cidade e A Lei**. Legislação, Política Urbana e territórios na Cidade de São Paulo. 3ª edição. São Paulo: Studio Nobel; FAPESP, 2003.

SANTOS, Milton. **Economia Espacial**. Críticas e Alternativas. 2. Ed. Coleção Milton Santos. São Paulo: EDUSP, 2007.

_____. **Espaço e Sociedade**. Petrópolis: Editora Vozes, 1979.

_____. **A Natureza do Espaço**. Técnica e Tempo – Razão e Emoção. São Paulo: EDUSP, 2008.

_____. **Pensando o Espaço do Homem**. São Paulo: HUCITEC, 1982.

SOUZA, Marcelo Lopes. **O Desafio Metropolitano**. Um estudo sobre a problemática sócio-espacial nas metrópoles brasileiras. 2ª ed. Rio de Janeiro: Berttrand Brasil, 1999.

_____. **Mudar a Cidade**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Berttrand Brasil, 2003.

SOUZA, Maria Adélia A.; SANTOS, Milton. **A Construção do Espaço**. São Paulo: Nobel, 1986.

SOUZA, Nelson Rosário. Planejamento Urbano em Curitiba: Saber técnico, Classificação dos Cidadinos e Partilha da Cidade. **Revista Sociologia Política**. n.16, p. 107-122. Curitiba: UFPR, 2001.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço Intra-Urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel; FAPESP; Lincoln Institute, 1998.

ANEXOS

ANEXO I – Pesquisa INPESPAR: Tabela Preço Médio Terrenos

PREÇO MÉDIO (R\$/m²) DE TERRENO OFERTADOS PARA VENDA

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Abraçoes	61,25	79,90-4	69,90	75,76-2	95,87	102,03	141,89	166,33	183,96	229,46	292,29	420,06	498,76
Água Verde	230,55	274,62	316,71	279,62	299,71	362,95	494,42	489,14	649,90	917,17	1.068,04	1.249,42	1.595,29
Ahú	150,60	167,90	179,93	252,81	30,74	338,30	480,31	381,14	517,83	755,75	923,85	1.342,73	1.335,99
Alto Boqueirão	62,37	70,93-2	62,15	-	90,81	103,10	149,86	165,68	278,43	280,79	431,82	488,19	650,41
Alto da Glória	321,85	340,76	307,68	289,05-4	354,50	345,92-3	450,64	454,39	797,11	1.121,62	1.288,24	1.645,56	1.952,55
Alto da XV	284,11	284,78	252,82	377,76	322,05	402,86	462,91	510,58	652,91	876,49	1.022,41	1.357,15	2.146,60
Atuba	-	101,34-1	84,59-5	-	103,78	114,93	140,85	177,02	193,68	278,14	295,25	577,98	540,15
Augusta	-	-	-	-	-	-	79,80-7	80,68	109,73	189,26	248,49-7	292,85	304,85
Bacacheri	129,63	137,96	157,59	191,99	224,47	233,85	328,40	377,67	498,46	515,59	806,53	929,25	1.133,41
Bairro Alto	67,88	61,10	81,74	79,36	97,84	105,47	189,38	169,12	217,16	290,14	381,68	500,44	687,06
Barreirinha	53,46	63,85	69,65	83,80	84,27	97,25	192,26	147,25	222,77	304,39	367,03	481,64	634,54
Batel	341,40	283,52	494,74	291,45-3	267,71-3	742,91	1.012,02	1.093,57	1.135,30	1.258,66	1.196,38	2.563,27	2.998,72
Bigorinho	231,58	270,25	282,16	219,48	331,86	350,93	466,18	471,23	596,18	811,90	1.273,40	1.430,81	1.729,66
Boa Vista	106,70	135,73	126,90	159,79	173,50	199,83	335,33	251,50	372,57	471,08	539,84	727,93	819,88
Bom Retiro	130,38	161,02-4	160,85	203,42	207,44	248,25	353,27	289,14	414,78	472,46	638,19	804,29	1.042,85
Boqueirão	81,23	72,76	109,81	95,24	115,36	137,56	209,21	217,23	266,92	352,40	415,36	525,82	685,00
Buliatiuvinha	39,61-4	-	64,18-3	-	82,20-7	88,48-2	148,61	124,00	149,07	258,04	285,27	369,51	407,76
Cabral	262,63	254,95	305,93	305,39	316,00	386,53	502,41	513,77	716,56	873,89	1.280,60	1.534,98	1.940,13
Cachoeira	26,33-5	-	-	-	46,32-6	-	70,25	153,54	132,02	349,82-4	365,42	394,65	504,71
Cajuru	81,97	112,07	100,74	111,69	106,14	124,73	194,37	197,24	283,93	396,60	498,56	564,89	718,45
Campina do Siqueira	139,71	118,86-4	155,25	280,70-2	229,49	287,82	340,01	486,12	729,07	803,22	845,68	1.109,83	1.264,09
Campo Comprido	70,12	76,00	94,51	87,14	135,01	165,00	216,06	289,20	323,22	386,04	462,84	578,58	645,35
Campo de Santana	-	-	7,27-1	-	-	-	108,18-5	123,25	146,56	192,05	244,00	340,76	456,32
Capão da Imbuia	129,82	132,75-4	139,76	125,23-2	172,71	201,97	218,43	318,06	415,26	512,06	647,65	726,77	974,55
Capão Raso	117,68	132,77	124,77	129,01	205,48	216,63	270,44	322,62	417,19	470,58	564,55	710,35	888,83
Cascalinha	81,81	93,87-3	92,44	85,79-3	107,13	133,06	154,64	219,61	287,16	344,43	380,20	547,30	532,72
Caximba	-	-	11,53-2	-	-	-	75,52-2	75,52-2	100,69-1	-	-	111,11-6	195,12-1
Centro Cívico	199,76	212,38	285,98	338,65-5	379,79	339,85	424,80	524,16	720,64	982,54	-	1.745,38	2.007,06
Centro	545,35	636,05	598,08	687,92	963,41	840,72	760,95	890,38	1.241,22	1.438,40	1.572,19	2.085,08	2.289,25
CIC	41,52	51,19-2	45,02	94,07-2	73,08	119,68	119,20	164,59	212,93	316,12	382,32	518,47	672,34
Cristo Rei	344,44	219,27	298,55	320,25	308,26	317,89	488,98	469,64	561,65	737,63	907,58	1.251,93	1.395,39
Fanny	117,09	95,62	121,49	125,93-5	142,90	155,54	247,47	266,87	334,07	382,97	489,01	712,08	774,76
Fazendinha	68,17	98,96	83,64	112,95-3	156,67	152,12	219,76	278,12	298,20	369,36	495,60	704,55	829,67
Ganchinho	-	-	-	-	-	-	18,05-4	91,80-5	75,79-5	131,08-6	329,39	403,36	488,43
Guabirotuba	115,43	119,84	136,32	103,61-6	186,31	212,66	291,74	252,18	298,95	518,06	612,25	657,88	824,31

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Guaíra	123,94	125,18	123,33	109,35-3	159,76	179,38	264,85	267,86	303,71	416,54	601,83	649,53	876,88
Hauer	124,17	97,22	125,98	153,46	169,07	190,64	259,13	267,38	364,20	408,23	616,82	723,93	813,29
Hugo Lange	184,25	199,39	247,49	291,67-1	308,79	372,93	436,69	538,90	579,84	681,01	954,90	1.301,83	1.522,77
Jardim Botânico	152,95	216,36	209,70	267,32-4	248,45	184,88	261,58	351,86	550,33	606,06	746,14	976,63	1.077,97
Jardim das Américas	143,16	139,33	164,22	147,36-4	196,00	271,29	278,30	310,72	365,87	481,00	574,16	788,98	1.006,63
Jardim Social	148,01	155,87	190,31	220,22-5	222,28	276,52	342,20	323,07	441,83	483,43	557,42	986,58	1.030,41
Juvevê	286,13	236,35	318,57-7	320,85	309,76	410,56	603,86	582,62	753,05	851,65	1.148,51	1.497,40	1.657,98
Lamenha Pequena	49,12-3	-	47,03-6	-	107,59	103,63	127,64	120,02-4	152,39-7	194,71-4	-	-	542,95-1
Lindóia	126,35	56,42-1	126,75-5	157,91-5	168,50	127,35	202,78	242,21	270,14	428,23	512,77	585,14	624,77
Mercês	152,56	196,11	188,85	209,43	283,10	363,09	357,73	410,15	497,15	551,07	803,75	975,59	1.121,53
Mossunguê	91,64	118,74	165,18	112,95-3	180,47	186,50	218,09	234,39	385,77	385,19	569,34	741,14	763,03
Novo Mundo	120,66	110,45	152,96	163,04	210,24	227,76	297,87	263,77	444,40	533,34	648,09	872,31	979,25
Orleans	78,01	93,42-2	117,31-9	85,71-1	123,95	172,12	164,31	212,23	287,62	345,11	546,64	609,71	634,72
Parolin	127,63	157,90-5	173,04	143,41-5	219,64	265,80	230,27	273,47	389,17	479,84	538,00	715,00	1.046,57
Pilarzinho	74,58	89,62	84,50	104,54	111,36	140,40	148,48	162,84	258,77	319,07	435,48	528,93	614,41
Pinheirinho	79,19	94,67	94,38	132,90	100,27	121,07	154,03	159,57	240,46	320,59	429,65	543,55	684,93
Portão	164,16	185,31	215,06	246,04	245,52	278,47	414,38	435,34	557,13	670,13	763,70	1.028,30	1.208,07
Prado Velho	128,54	136,60	155,04	189,32	169,11	195,22	262,42	457,69	446,18	669,59	1.061,74	1.074,82	1.386,42
Rebouças	192,12	208,24	212,25	303,63	280,54	372,39	547,13	650,72	675,48	853,74	1.099,27	1.180,73	1.466,19
Riviera	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Santa Cândida	56,51	80,57	79,23	84,53	88,42	96,58	177,98	198,61	234,72	270,63	385,92	446,29	505,68
Santa Felicidade	70,00	73,09	84,18	113,85	131,16	134,53	177,73	203,45	270,73	350,60	410,81	485,36	594,23
Santa Quitéria	104,75	138,47	143,79	138,33	165,26	292,42	283,97	294,24	437,08	442,40	563,04	802,31	876,57
Santo Inácio	97,18	94,54	118,25	119,13	159,49	178,00	247,75	249,25	306,32	400,39	503,11	658,38	789,31
São Braz	71,61	88,99	92,73	122,49	101,30	115,30	173,78	226,59	265,33	343,51	433,50	527,12	658,78
São Francisco	214,14-5	270,91	277,30	308,98-3	363-27-5	379,20	468,75	651,79	642,14	953,97	1.166,37	1.182,10	1.548,74
São João	68,31-2	-	80,16-3	-	-	-	170,44-4	208,33	212,34	316,23	344,25	429,64	582,27
São Lourenço	104,65	118,72	128,41	159,80-4	174,98	192,64	261,06	243,28	352,25	494,18	630,20	705,03	877,23
São Miguel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Seminário	154,15	162,75	161,32	193,90	191,75	338,66	332,00	391,19	810,89	825,92	876,21	1.082,93	1.203,16
Sítio Cercado	68,84	56,25-1	95,81	-	110,20	140,58-4	239,93	222,77	257,70	354,92	439,49	615,52	761,60
Taboão	28,61-3	56,15-2	54,73-1	-	78,01-7	-	88,37-7	156,48	137,70	135,87-4	306,26	456,68	486,49
Tarumã	87,67	108,92-3	127,06	89,51-1	194,77-5	202,65	199,41-3	210,44	378,84	420,02	492,61	691,63	828,18-7
Tatuquara	38,13-4	-	32,02-4	-	48,40-4	-	107,70	113,90	179,67	211,35	269,20	404,95	525,62
Tingüi	81,22	90,30	109,60	119,98	126,24	161,00	211,74	205,39	252,76	345,14	498,05	626,08	752,31
Uberaba	73,70	83,51	101,29	128,06	140,09	152,00	196,54	215,29	263,66	358,98	451,93	578,37	697,45

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Umbará	59,07-7	64,10	66,79-6	-	95,68	181,80	154,62	169,83	178,74	235,92	295,81	360,63	418,06
Vila Izabel	213,19	222,39	308,89-9	297,70	304,25	330,49	415,54	513,21	684,35	934,42	1.066,32	1.316,30	1.814,79
Vista Alegre	92,27	90,38	123,49	128,10	134,39	160,71	217,36	291,15	310,05	392,82	487,30	595,07	712,99
Xaxim	82,12	85,75	106,41	113,90	134,21	145,46	212,12	231,28	332,81	379,72	490,25	671,05	806,88

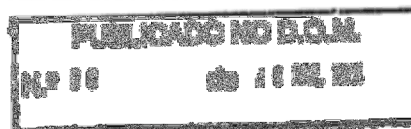
Elaborado por: INPESPAR – Instituto Paranaense de Pesquisa e Desenvolvimento do Mercado Imobiliário e Condominial

Nota: Quando o número de imóveis ofertados não possibilita média com nível de confiança, os valores foram apresentados em vermelho, indicando o número de imóveis utilizado para o cálculo.

ANEXO II – Lei Operação Urbana Consorciada Linha Verde



PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA

**LEI N° 13.909, de 19 de dezembro de 2011.**

Aprova a Operação Urbana Consorciada Linha Verde, estabelece diretrizes urbanísticas para a área de influência da atual Linha Verde, desde o Bairro Aniba até os bairros Cidade Industrial de Curitiba – CIC e Tatuquara, cria incentivos por meio de instrumentos de política urbana para sua implantação, institui o Grupo Gestor, a Comissão Executiva e dá outras providências.

A CÂMARA MUNICIPAL DE CURITIBA, CAPITAL DO ESTADO DO PARANÁ, aprovou e eu, Prefeito Municipal, sanciono a seguinte lei:

Capítulo I**Do Conceito e Do Programa de Intervenções****Seção I****Do Conceito**

Art. 1º Fica aprovada a Operação Urbana Consorciada Linha Verde, que compreende um conjunto de intervenções coordenadas pela Prefeitura Municipal de Curitiba, com a participação de entidades representativas da sociedade civil, visando a melhoria e transformação urbanística, ambiental e social na área de influência do programa.

§ 1º A utilização dos dispositivos previstos na presente lei, além do pagamento da contrapartida, que se dará exclusivamente conforme o disposto no art. 13, deverá observar rigorosamente as diretrizes e restrições urbanísticas contidas nesta lei e em sua regulamentação.

§ 2º Fica delimitada a área objeto da Operação Urbana Consorciada Linha Verde pelo perímetro assinalado no Mapa da Cidade contido no Anexo I, parte integrante desta lei, e de acordo com a descrição contida no Anexo II.

Art. 2º Com o objetivo de tratar de forma diferenciada as desigualdades existentes na região e privilegiando as funções urbanas relacionadas com a distribuição espacial da população, das atividades econômicas e sociais, da oferta de infraestrutura e de serviços urbanos, são criados os seguintes setores:



PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA

-2

I – SETOR NORTE - delimitado pelo perímetro descrito no Anexo III, parte integrante desta lei, composto pelas seguintes zonas e setores de uso:

- a) Pólo da Linha Verde (PÓLO - LV) – 1, 2 e 3;
- b) Setor Especial da Linha Verde (SE-LV) – 1, 2 e 3;
- c) Zona de Transição da Linha Verde (ZT-LV) – 1, 2, 3, 4 e 5;
- d) Zona Residencial 4 (ZR-4) – 1, delimitadas pelos perímetros descritos no Anexo IV.

II – SETOR CENTRAL - delimitado pelo perímetro descrito no Anexo III, composto pelas seguintes zonas e setores de uso:

- a) Pólo da Linha Verde (PÓLO - LV) – 4, 5, 6 e 7;
- b) Setor Especial da Linha Verde (SE-LV) – 4 e 5;
- c) Zona de Transição da Linha Verde (ZT-LV) – 6, 7, 8, 9 e 10;
- d) Zona Especial Desportiva (ZED);
- e) Zona Residencial 4 (ZR-4) – 2, delimitadas pelos perímetros descritos no Anexo IV, respectivamente.

III – SETOR SUL - delimitado pelo perímetro descrito no Anexo III, composto pelas seguintes zonas e setores de uso:

- a) Pólo da Linha Verde (PÓLO - LV) – 8, 9, 10, 11 e 12;
- b) Setor Especial da Linha Verde (SE-LV) – 6, 7, 8, 9, 10 e 11;
- c) Zona de Transição da Linha Verde (ZT-LV) – 11 e 12;
- d) Zona Residencial 4 (ZR-4) – 3;
- e) Zona de Serviço 2 (ZS-2);
- f) Zona Industrial (ZI), delimitadas pelos perímetros descritos no Anexo IV, respectivamente.

Seção II

Do Programa de Intervenção

Art. 3º O Programa de Intervenção, garantindo o plano desenvolvimento urbano e preservando a qualidade ambiental da região, tem por objetivo a requalificação urbana e ambiental, a complementação do sistema viário e de transportes, priorizando o transporte coletivo, a drenagem, a oferta de espaços livres de uso público com tratamento paisagístico, ciclovias e regularização fundiária das áreas de ocupação irregular. As obras e intervenções a serem realizadas são as seguintes:

I - desapropriações para a realização das obras necessárias à implementação da Operação Urbana Consorciada aprovada nesta lei.

II - conclusão e adequação da Linha Verde;



PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA

- 3

a) conclusão da Linha Verde em toda a sua extensão, com os complementos viários necessários;

b) implantação de transposições ao longo da Linha Verde;

c) implantação de conexões às ruas transversais de acesso à Linha Verde;

d) implantação do complexo viário, com pontes, interligando a Linha Verde com as vias marginais do Rio Belém;

e) implantação das vias locais convergendo a Linha Verde.

III - adoção de medidas em áreas de risco, de preservação ambiental e em situação de vulnerabilidade;

IV - implantação de áreas verdes e de espaços públicos compatíveis com a dinâmica do desenvolvimento da região, dimensionados de forma a possibilitar a criação de áreas de lazer e de circulação segura para pedestres;

V - criação de condições ambientais diferenciadas nos espaços públicos, mediante a arborização, implantação de mobiliário urbano e comunicação visual;

VI - reurbanização de vias existentes, implantação de novas vias e trechos de ciclovia, considerando pavimentação, drenagem, sinalização viária, iluminação pública, paisagismo, arborização de calçadas e construção de sanitários;

VII - recuperação, ampliação e implantação de novas redes de coleta e destinação final de esgotamento sanitário e drenagem de águas pluviais;

VIII - construção de edificações destinadas a equipamentos públicos para atendimento da população e à administração municipal;

IX - implantação de mobiliário urbano, tais como abrigos para pontos de ônibus, lixeiras, totens informativos, painéis informativos, cabines de acesso a internet, bancos de praças, bicicletários;

X - implantação de outras obras e ações necessárias para a consecução dos objetivos desta Operação Urbana Consorciada.

Parágrafo único. Os investimentos necessários para implantação do Programa de Intervenções, inclusive para o pagamento das desapropriações e das obras necessárias, serão onerados de recursos oriundos pela Operação Urbana Consorciada Linha Verde, nos termos desta Lei, bem como de outras fontes e financiamentos.



PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA

34

Capítulo II Dos Objetivos e Das Diretrizes

Seção I Dos Objetivos e Das Diretrizes Gerais

Art. 4º A Operação Urbana Consorciada Linha Verde tem como objetivos gerais:

I - promover a ocupação ordenada da região, segundo diretrizes urbanísticas, visando à valorização dos espaços de vivência e de uso público;

II - desenvolver um programa que garanta o atendimento à população que vive em área de ocupação irregular ou em situação de vulnerabilidade, com previsão de relocação das famílias, melhoramentos e reurbanização das áreas degradadas;

III - criar estímulos para a implantação de usos diversificados, com parâmetros urbanísticos compatíveis com as tendências e potencialidades dos lotes incluídos no perímetro da Operação Urbana Consorciada Linha Verde, visando alcançar as transformações urbanísticas e ambientais desejadas;

IV - incentivar a mescla de usos para estimular a dinâmica urbana;

V - dotar o perímetro da Operação Urbana Consorciada de qualidades urbanísticas e ambientais compatíveis com os melhoramentos propostos;

VI - criar condições para que proprietários, moradores e investidores participem da transformação urbanística objetivada pela presente Operação Urbana Consorciada;

VII - implantar os melhoramentos físicos constantes do Programa de Intervenções descrito no art. 3º desta lei, em especial a construção da Linha Verde, preservando a qualidade de vida do seu entorno mediante a ampliação das áreas verdes e de lazer, com tratamento paisagístico;

VIII - garantir a permeabilidade do solo mediante concessão de incentivos construtivos;

IX - prever nas novas edificações a implantação de mecanismos de contenção de cheias visando a retenção das águas pluviais.

Seção II Das Diretrizes Específicas, Parâmetros Construtivos, Incentivos e Limitações Urbanísticas

Art. 5º Para o perímetro da área delimitada pela Operação Urbana Consorciada Linha Verde, ficam definidos os seguintes eixos e zonas de uso:



PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA

- 3

I – Pólo da Linha Verde (PÓLO - LV) - compreende as áreas de ocupação diferenciada de média e alta densidade onde se pretende adensamento, verticalização e predominância de usos comerciais e de serviços, com edificações de altura livre. Composto pelas áreas numeradas de 1 a 12, conforme assinalado no Mapa da Cidade contido no Anexo I, cujos perímetros se encontram delimitados de acordo com a descrição contida no Anexo IV, parte integrante desta Lei;

II – Setor Especial da Linha Verde (SE-LV) - compreende um eixo de adensamento localizado ao longo da Linha Verde, entre os pólos, onde se pretende ocupação diferenciada de média e alta densidade, verticalização e predominância de uso residencial, com edificações de altura livre. Composto pelas áreas numeradas de 1 a 11, conforme assinalado no Mapa da Cidade contido no Anexo I, cujos perímetros se encontram delimitados de acordo com a descrição contida no Anexo IV, parte integrante desta lei;

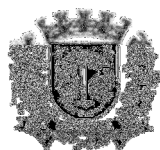
III - Zona de Transição da Linha Verde (ZT-LV) - compreende as áreas limítrofes ao Setor Especial da Linha Verde (SE-LV) e Pólos da Linha Verde (PÓLOS - LV), caracterizando-se como zona de amenização do impacto da uso e ocupação do solo, onde se pretende ocupação de média densidade e verticalização limitada, com predominância de uso residencial. Composta pelas áreas numeradas de 1 a 12, conforme assinalado no Mapa da Cidade contido no Anexo I, cujos perímetros se encontram delimitados de acordo com a descrição contida no Anexo IV, parte integrante desta lei;

IV – Zona Especial Desportiva (ZED) - compreende um grande espaço físico cuja ocupação se caracterize pela existência de edificações e equipamentos de uso institucional, voltados às atividades desportivas, onde se pretende ocupação com predominância de uso comunitário, habitação transitória e comercial, com verticalização limitada. O perímetro da ZED se encontra assinalado no Mapa da Cidade contido no Anexo I e delimitado de acordo com a descrição contida no Anexo IV, parte integrante desta lei;

V – Zona Residencial 4 (ZR-4) - compreende as áreas limítrofes ao Setor Estrutural, definido pela Lei Municipal n.º 9.800 / 2000 e se caracteriza como zona de amenização do impacto da uso e ocupação do solo, onde se pretende ocupação de média densidade e verticalização limitada, com predominância de uso residencial. Composta pelas áreas numeradas de 1 a 3, conforme assinalado no Mapa da Cidade contido no Anexo I, cujos perímetros se encontram delimitados de acordo com a descrição contida no Anexo IV, parte integrante desta lei;

VI – Zona de Serviço 2 (ZS-2) - compreende as áreas ao longo da rodovia BR-476, destinadas à implantação de atividades comerciais e de serviços gerais, que devido ao seu porte e natureza, exijam confinamento em áreas próprias ou sejam guardas de trânsito pesado. O perímetro da ZS-2 se encontra assinalado no Mapa da Cidade contido no Anexo I e delimitado de acordo com a descrição contida no Anexo IV, parte integrante desta lei;

VII – Zona Industrial – ZI - compreende as áreas ao longo da rodovia BR-476, destinadas à implantação de atividades industriais. O perímetro da ZI se encontra assinalado no Mapa da Cidade contido no Anexo I e delimitado de acordo com a descrição contida no Anexo IV.



PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA

- 6

Art. 6º Para efeitos de aplicação dos setores de equivalência contidos na tabela II, do art. 14, as áreas integrantes dos setores referidos no art. 2º, ficam divididas nos seguintes Sub-Setores:

I - SETOR NORTE:

- a) Sub-Setor: Pólos - 1: compreendido pelos Pólos da Linha Verde (PÓLO - LV) - 1, 2 e 3;
- b) Sub-Setor: Área Diretamente Beneficiada - 1: compreendido pelos Setores Especiais da Linha Verde (SE-LV) - 1, 2 e 3;
- c) Sub-Setor: Área Indiretamente Beneficiada - 1: compreendido pelas Zonas de Transição da Linha Verde (ZT-LV) - 1, 2, 3, 4 e 5 e pela Zona Residencial 4 (ZR-4) - 1;

II - SETOR CENTRAL:

- a) Sub-Setor: Pólos - 2: compreendido pelos Pólos da Linha Verde (PÓLO - LV) - 4, 5, 6 e 7;
- b) Sub-Setor: Área Diretamente Beneficiada - 2: compreendido pelos Setores Especiais da Linha Verde (SE-LV) - 4 e 5;
- c) Sub-Setor: Área Indiretamente Beneficiada - 2: compreendido pelas Zonas de Transição da Linha Verde (ZT-LV) - 6, 7, 8, 9 e 10, pela Zona Residencial 4 (ZR-4) - 2 e pela Zona Especial Desportiva (ZED);

III - SETOR SUL:

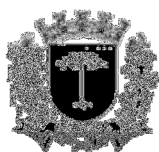
- a) Sub-Setor: Pólos - 3: compreendido pelos Pólos da Linha Verde (PÓLO - LV) - 8, 9, 10, 11 e 12;
- b) Sub-Setor: Área Diretamente Beneficiada - 3: compreendido pelos Setores Especiais da Linha Verde (SE-LV) - 6, 7, 8, 9, 10 e 11;
- c) Sub-Setor: Área Indiretamente Beneficiada - 3: compreendido pelas Zonas de Transição da Linha Verde (ZT-LV) - 11 e 12, pela Zona Residencial 4 (ZR-4) - 3, pela Zona de Serviço 2 (ZS-2) e pela Zona Industrial (ZI);

Parágrafo único. Não será permitida a aquisição de área adicional de construção na Zona de Serviço - 2 (ZS-2) e na Zona Industrial (ZI).

Art. 7º Os usos permitidos e tolerados e os parâmetros de uso e ocupação do solo, são os descritos no quadro contido no Anexo V.

§ 1º Os usos permitidos e tolerados descritos no quadro contido no Anexo V, são definidos e classificados de acordo com o disposto na legislação específica vigente.

§ 2º Para efeito de aplicação dos critérios estabelecidos no quadro que trata o caput deste artigo, serão considerados como proibidos os usos não relacionados como permitidos ou tolerados.



PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA

-7

§ 3º Para efeito de aplicação desta lei, os parâmetros construtivos definidos para as zonas e setores de uso da área contida na delimitação da Operação Urbana Consorciada Linha Verde, prevalecendo em relação aos parâmetros construtivos definidos pela legislação específica vigente, para os Setores Especiais das Vias Setoriais, Vias Coletoras 1 e Vias Coletoras 2.

Art. 3º Ficam estabelecidos os regulares incentivos e benefícios aplicáveis aos imóveis inseridos no perímetro da Operação Urbana Consorciada Linha Verde:

I - na Zona de Transição da Linha Verde (ZT-LV), as áreas de estacionamento subterrâneas serão computadas para fins de cálculo do número de pavimentos;

II - na Zona de Transição da Linha Verde (ZT-LV) e no Setor Especial da Linha Verde (SE-LV), para lote resultante de remembramento com área superior a 2.000,00 m², será concedido incentivo construtivo equivalente a um décimo da área do lote, limitado ao máximo máximo da área de construção em 1.000,00 m²;

III - no Pólo da Linha Verde (PÓLO - LV), quando o lote possuir ocupação exclusivamente comercial ou de prestação de serviços, será concedido incentivo construtivo equivalente a cinco décimos da área do lote;

IV - no Setor Especial da Linha Verde (SE-LV), quando o lote possuir ocupação exclusivamente residencial ou mista, será concedido incentivo construtivo equivalente a cinco décimos da área do lote. Entende-se como uso misto a mistura de uso residencial com uso comercial ou prestação de serviço, desde que o uso residencial ocupe no mínimo cinquenta por cento da área total construída.

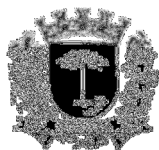
§ 1º A concessão dos incentivos construtivos descritos nos incisos I a IV fica condicionada à aquisição mínima de cinco por cento da área total de construção adicional aditada para o imóvel, nos termos da presente lei.

§ 2º As áreas de construção destinadas a estacionamento de veículos e situadas em pavimentos sobre o solo, não serão computadas para fins de cálculo do coeficiente de aproveitamento do lote, desde que estes pavimentos sejam vedados frontalmente e dotados de tratamento paisagístico adequado com objetivo de evitar qualquer interferência na paisagem urbana da região.

Art. 5º Poderá o Poder Executivo por meio de regulamentação específica, estabelecer incentivos construtivos para os imóveis inseridos no perímetro da Operação Urbana Consorciada Linha Verde, destinados à:

I - implantação de áreas dotadas de ajardinamento, paisagismo, arborização e permeabilidade;

II - preservação das áreas verdes, áreas arborizadas e áreas localizadas em fundo de vale;



PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA

- 3

III - transferência sem ônus ao município das áreas atingidas por projetos de alargamento viário, vinculados à implantação das obras e intervenções previstas no art. 3º desta lei.

Art. 10. Para os novos empreendimentos situados nos lotes contidos no interior do perímetro da Operação Urbana Consorciada Linha Verde, será obrigatória a implantação de mecanismos de contenção de cheias nos termos do disposto na legislação específica vigente, independentemente da zona ou setor de uso e da área impermeabilizada.

§ 1º Excetuam-se da exigência deste artigo as residências unifamiliares até o limite de três unidades, que deverão se enquadrar somente quanto às disposições e exigências da legislação específica vigente.

§ 2º O reservatório de detenção quando fechado deverá estar localizado sob a edificação e inserido na área de projeção desta.

Art. 11. Na Zona de Transição da Linha Verde (ZT-LV), será permitida a construção de edificação destinada ao uso de "Habitações Unifamiliares em Lote", definida de acordo com o disposto na legislação específica vigente, mediante outorga onerosa do potencial adicional de construção referente ao uso a ser paga na forma do Artigo 13, §2º, desta lei. A propensão a ser concedida é de 1m² de área construída adicional para cada 4 m² de construção, obedecendo-se os Fatores de Equivalência contidos na Tabela II, do art. 14 desta lei.

Art. 12. A ampliação do térreo das edificações mediante outorga onerosa, de acordo com o disposto na legislação específica vigente, se dará exclusivamente nos termos do art. 13, desta lei, quando se tratar de lotes contidos no interior do perímetro da Operação Urbana Consorciada Linha Verde, obedecendo-se os Fatores de Equivalência contidos na Tabela II, do art. 14 desta lei.

Capítulo III

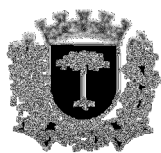
Dos Meios, Recursos e Contrapartidas da Operação Urbana Consorciada Linha Verde

Seção I

Da outorga onerosa e potencial adicional de construção

Art. 13. Fica o Poder Executivo autorizado a outorgar, de forma onerosa, o potencial adicional de construção e a modificação dos usos e parâmetros urbanísticos, estabelecido na legislação vigente de uso e ocupação do solo para os lotes contidos no interior do perímetro da área delimitada pela Operação Urbana Consorciada Linha Verde, nos termos desta lei.

§1º Para fins de outorga desta lei, entende-se por potencial adicional de construção a área construída passível de ser acrescida, mediante contrapartida, em relação à área permitida pela legislação vigente na data de promulgação desta lei.



PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA

- 9

§ 2º A contrapartida da outorga onerosa do potencial adicional de construção prevista neste artigo será realizada por meio de Certificados de Potencial Adicional de Construção – CEPAC, que serão emitidos nos termos da Seção II deste Capítulo.

§ 3º A outorga onerosa do potencial adicional de construção para todos os imóveis existentes no interior do perímetro da Operação Urbana Consorciada Linha Verde se dará exclusivamente na forma prevista nesta Lei, sendo vedada a transferência ou utilização de potenciais construtivos de origem diversa daquela prevista no parágrafo anterior.

§ 4º O total da área adicional de construção fica limitado 4.475.000 m² (quatro milhões, quatrocentos e setenta e cinco mil metros quadrados), distribuídos de acordo com a tabela abaixo:

Tabela I - OUC - Linha Verde - Área Adicional de Construção (ACA)

Setor	Área adicional de construção - ACA (m²)				
	Total	Uso Residencial		Uso Não Residencial	
Norte	1.280.000	75 %	960.000	25 %	320.000
Central	1.275.000	60 %	765.000	40 %	510.000
Sul	1.920.000	80 %	1.535.000	20 %	385.000
Total	4.475.000	73 %	3.260.000	27 %	1.215.000
Total Geral	4.475.000				

§ 5º Para fins de aplicação desta lei, entende-se por Uso Residencial as edificações destinadas à Habitação Unifamiliar, Habitação Unifamiliar em Série e Habitação Coletiva. Todos os demais usos se enquadram como Uso Não Residencial, inclusive as edificações destinadas à Habitação de Uso Institucional e Habitação Transitória 1, 2 e 3.

Seção II

Da Emissão de Certificados de Potencial Adicional de Construção - CEPACs

Art. 14. Fica autorizado o Executivo a emitir até 4.830.000 de Certificados de Potencial Adicional de Construção - CEPACs, para a outorga onerosa de potencial adicional de construção, modificação de uso e demais parâmetros urbanísticos que serão convertidos de acordo com os fatores de equivalência contidos na tabela abaixo:

Tabela II - Fatores de Equivalência CEPAC x Área Adicional de Construção - ACA



PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA

- 10

Sector	Sub-Sector	Uso Residencial	Uso Não Residencial
Norte	Polos - 1	0,95	1,15
	Área Diretamente Beneficiada - 1	1,00	0,85
	Área Indiretamente Beneficiada - 1	1,40	1,15
Central	Polos - 2	0,65	0,75
	Área Diretamente Beneficiada - 2	0,60	0,55
	Área Indiretamente Beneficiada - 2	1,00	0,85
Sul	Polos - 3	0,90	1,10
	Área Diretamente Beneficiada - 3	0,80	0,70
	Área Indiretamente Beneficiada - 3	1,35	1,10

§ 1º Para fins de aplicação desta lei, entende-se por fator de equivalência o índice que indica a quantidade de área adicional de construção equivalente a um Certificado de Potencial Adicional de Construção.

§ 2º O valor mínimo estabelecido para cada Certificado de Potencial Adicional de Construção - CEPAC é de R\$ 200,00, podendo ser reajustado pela Secretaria Municipal do Urbanismo - SMU, ouvindo-se a Secretaria Municipal de Finanças - SMF e o Grupo de Gestão previsto no art. 18 desta lei.

§ 3º Os Certificados de Potencial Adicional de Construção referidos neste artigo deverão ser alienados em leilão público, ou utilizados diretamente para o pagamento das desapropriações ou das obras e demais serviços previstos no Programa de Intervenções da presente Operação Urbana Consorciada.

§ 4º A quantidade de Certificados de Potencial Adicional de Construção a ser ofertada em cada leilão público será definida pela Secretaria Municipal do Urbanismo - SMU, de acordo com a demanda, de modo a prever a retenção de uma reserva para efeito de estoque regulador.

§ 5º O edital referente a cada leilão público a ser realizado para a venda dos Certificados de Potencial Adicional de Construção referidos neste Artigo, deverá prever mecanismos que garantam o maior grau possível de pulverização dos Certificados, observando-se os princípios gerais contidos na Lei Federal nº 8.666, de 1993.

§ 6º A Secretaria Municipal do Urbanismo - SMU será responsável pelo controle de emissão e abatimento de Certificados de Potencial Adicional de Construção e da área adicional construída, dentro dos totais previstos nesta lei.



PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA

- II

§ 7º Os Certificados de Potencial Adicional de Construção poderão ser negociados livremente até que seus direitos sejam vinculados a projeto de edificação para um lote específico, que deverá ser submetido aos trâmites normais de aprovação junto à Secretaria Municipal de Urbanismo – SMU ou vinculados a um imóvel específico mediante solicitação formal encaminhada à SMU, pelo seu proprietário.

§ 8º Os fatores de equivalência previstos na Tabela II constante do caput deste artigo poderão ser revisados e ajustados às tendências de desenvolvimento urbano e ao comportamento do mercado a cada 5 anos, exigida a apresentação de laudos assinados por entidades técnicas de comprovada competência em avaliações de mercado, submetidos à análise do Grupo de Gestão da Operação Urbana Consorciada Linha Verde instituído no art. 18 desta lei, e à aprovação pelo Conselho Municipal de Urbanismo – CMU, repulando-se o direito adquirido dos adquirentes de Certificados de Potencial Adicional de Construção, que poderão optar pelo uso da tabela de fatores de equivalência vigente à época da aquisição dos títulos ou a tabela revisada, a seu exclusivo critério.

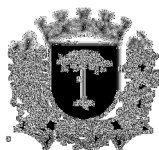
§ 9º O Poder Executivo poderá emitir quantidade suplementar de CEPACs, desde que a quantidade prevista no caput tenha sido integralmente alienada, existam intervenções a serem realizadas no âmbito da Operação Urbana Consorciada Linha Verde, e permaneçam disponíveis dentro de seu perímetro metros quadrados de área construída adicional suficientes para a total utilização dos novos CEPACs emitidos. A quantidade suplementar de CEPACs deverá ser justificada em laudo específico, submetido à análise do Grupo de Gestão da Operação Urbana Consorciada Linha Verde, e à aprovação pelo Conselho Municipal de Urbanismo – CMU.

§ 10. O decreto que regular a emissão e distribuição dos Certificados de Potencial Adicional de Construção disciplinará a forma de controle dos direitos assegurados aos adquirentes, os trâmites para a efetiva utilização, e os mecanismos adequados para dar transparência e publicidade à Operação Urbana Consorciada Linha Verde.

Seção III Das Desapropriações

Art. 15. Todas as disposições reguladas nesta Seção, que se referem às desapropriações a serem efetivadas em função das obras necessárias à Operação Urbana Consorciada Linha Verde observarão o disposto no Decreto - Lei Federal nº 3.365, de 21 de junho de 1941, e demais disposições pertinentes à matéria.

Art. 16. Na hipótese de realização do acordo para se estabelecer o valor da indenização a ser paga aos proprietários de imóveis atingidos pelas desapropriações, o pagamento poderá ser feito em Certificados de Potencial Adicional de Construção, desde que haja concessão do proprietário do imóvel expropriado.



PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA

- 12

§ 1º A possibilidade de que o proprietário do imóvel expropriado para os fins da presente Operação Urbana Consorciada, através de acordo, venha a receber o valor da indenização na forma prevista no caput, não impede que o expropriante opte por realizar o pagamento, total ou parcialmente, em dinheiro.

§ 2º Havendo opção pelo pagamento da indenização em Certificados de Potencial Adicional de Construção, o valor destes será aquele obtido no último leilão realizado antes do pagamento.

Art. 17. Havendo reconhecimento de área desapropriada e optando a Secretaria Municipal de Administração - SEMAD pela alienação, esta deverá ser realizada na forma da legislação específica, e os recursos obtidos destinados à conta vinculada prevista no art. 22 desta lei.

Capítulo IV Gestão do Programa.

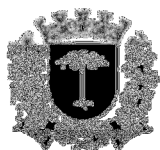
Art. 18. Fica instituído o Grupo de Gestão da Operação Urbana Consorciada Linha Verde coordenado pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba - IPPUC, contando com a participação de representantes de órgãos municipais e de entidades representativas da sociedade civil, com a finalidade de realizar o acompanhamento e implementação do Programa de Intervenções da Operação Urbana Consorciada.

§ 1º O Grupo de Gestão terá a seguinte composição:

- a) 1 representante da Secretaria Municipal de Urbanismo - SMU;
- b) 1 representante da Secretaria Municipal de Finanças - SMF;
- c) 1 representante da Secretaria Municipal de Administração - SMAD;
- d) 1 representante da Secretaria Municipal do Meio Ambiente - SEMA;
- e) 1 representante da Secretaria de Governo Municipal - SEG;
- f) 1 representante do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba - IPPUC;
- g) 1 representante da Câmara Municipal de Curitiba;
- h) 1 representante do Sindicato da Indústria da Construção Civil no Estado do Paraná - SINDUSCON-PR;
- i) 1 representante do Sindicato da Habitação e Condomínios do Paraná SINCOS-PR;
- j) 1 representante da Associação dos Dirigentes de Empresas do Mercado Imobiliário no Estado do Paraná - ADEMI-PR;
- k) 1 representante do Conselho da Cidade de Curitiba - CONCITIBA.

§ 2º Ao Grupo de Gestão da Operação Urbana Consorciada Linha Verde caberá acompanhar os planos e projetos urbanísticos previstos no Programa de Intervenções, o controle geral da presente Operação Urbana Linha Verde, e, ainda, propor a revisão da presente lei.

Art. 19. Fica instituída a Comissão Executiva do Programa de Intervenções previstas na presente lei, contando com a participação de representantes de órgãos municipais, com a finalidade de definir o Plano de Prioridades de Intervenções e o Programa de Investimentos da Operação Urbana Consorciada Linha Verde.



PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA

- 13

Parágrafo único. A Comissão Executiva terá a seguinte composição:

- a) 1 representante da Secretaria Municipal de Urbanismo - SMU;
- b) 1 representante da Secretaria Municipal de Finanças - SMF;
- c) 1 representante da Secretaria Municipal de Administração - SMAD;
- d) 1 representante da Secretaria Municipal do Meio Ambiente - SMMA;
- e) 1 representante da Secretaria do Governo Municipal - SGM;
- f) 1 representante do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba - IPPUC.

Art. 20. Fica a cargo do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba - IPPUC formular os planos e projetos urbanísticos previstos no Programa de Intervenções, na ordem em que serão realizados (o "Plano de Prioridades"), e o respectivo cronograma de obras necessárias e complementares à ativação desta Operação Urbana Consorciada (o "Plano de Investimentos"), os quais serão remetidos à Comissão Executiva para aprovação.

Art. 21. Uma vez aprovados o Plano de Prioridades e o Plano de Investimentos pela Comissão Executiva do Programa, caberá ao Grupo de Gestão deliberar sobre os mesmos e, uma vez decididos, a Secretaria Municipal de Finanças - SMF será o órgão responsável pela adoção das providências para a obtenção das autorizações necessárias à emissão e distribuição dos Certificados de Potencial Adicional de Construção, suficientes para a implementação das intervenções.

Art. 22. Os recursos auferidos pela Operação Urbana Consorciada Linha Verde com a venda de Certificados de Potencial Adicional de Construção serão administrados pela Secretaria Municipal de Finanças - SMF através de conta vinculada.

§ 1º Os recursos serão utilizados exclusivamente de acordo com o Plano de Prioridades e o Plano de Investimentos, na forma da legislação vigente, inclusive da Comissão de Valores Mobiliários - CVM.

§ 2º Os recursos auferidos pela Operação Urbana Consorciada Linha Verde também poderão ser utilizados para o pagamento das desapropriações necessárias, e para a promoção e divulgação da Operação, desde que previsto no Plano de Prioridades e no Plano de Investimentos.

§ 3º Enquanto não forem efetivamente utilizados, todos os recursos deverão ser aplicados em operações financeiras, objetivando a manutenção de seu valor real.

Capítulo V Das Disposições Gerais e Transitórias

Art. 23. Os projetos de construção referentes a lotes localizados no interior do perímetro da Operação Urbana Consorciada, cujas aprovações se encontram em andamento mediante Consultas de Análise de Projeto protocoladas na Secretaria Municipal de Urbanismo - SMU, terão prazo de noventa dias contados da data de publicação da presente lei, para seu encaminhamento por meio da expedição do respectivo Alvará de Construção.



PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA

- 14

Parágrafo único. Vencido o prazo de 90 dias referido no caput deste artigo, os projetos de construção deverão se adequar às disposições contidas na presente lei.

Art. 24. Expedido o alvará para construção, o proponente deverá afixar placa detalhada com os dados do empreendimento no terreno, fazendo referência, em local visível, para conhecimento de todos, à Operação Urbana Consorciada Linha Verde.

Art. 25. O Grupo de Gestão terá publicar semestralmente no Diário Oficial do Município e em pelo menos um jornal de grande circulação, relatório com todas as informações referentes à implementação das obras, recursos disponíveis e receita arrecada.

Art. 26. As ruas localizadas no limite da área delimitada pela Operação Urbana Consorciada Linha Verde de acordo com a descrição contida no Anexo II, ficam inseridas no seu perímetro.

Art. 27. A aplicação desta Lei atenderá as exigências da Licença Ambiental a ser obtida junto à Secretaria Municipal do Meio Ambiente, mediante a apresentação e aprovação do respectivo Estudo de Impacto Ambiental – EIA/RIMA.

Art. 28. O Município de Curitiba fica autorizado a oferecer como garantia para financiamentos obtidos para a implementação desta Operação Urbana os Certificados de Potencial Adicional de Construção.

Art. 29. Os casos omissos serão analisados pelo Conselho Municipal do Urbanismo – CMU.

Art. 30. São partes integrantes desta lei os seguintes anexos:

I - Anexo I – Mapa da Cidade de Curitiba com a delimitação da área da Operação Urbana Consorciada Linha Verde e das Zonas e Setores de Uso;

II - Anexo II – Descrição do perímetro da Operação Urbana Consorciada Linha Verde (OUC-LV);

III - Anexo - III – Descrição dos perímetros dos Setores que compõe a Operação Urbana Consorciada Linha Verde (OUC-LV);

IV - Anexo - IV – Descrição dos perímetros das Zonas e Setores de Uso que compõe a Operação Urbana Consorciada Linha Verde (OUC-LV);

V - Anexo - V – Tabela de usos permitidos e tolerados, parâmetros de uso e ocupação do solo básico, com potencial adicional e geral.

Art. 31. Esta lei será regulamentada pelo Poder Executivo, no prazo de até 180 dias, contado da data de sua publicação.



PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA

Art. 32. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

PALÁCIO 29 DE MARÇO, em 19 de dezembro de 2011.


Luciano Dutra
PREFEITO